

UNIVERSITÀ DI PISA

Dipartimento di Giurisprudenza

Corso di Laurea Magistrale

*Aspetti internazionale privatistici della
circolazione internazionale dei veicoli
nell'Unione Europea*

Relatore:

Prof. Simone Marinai

Correlatore:

Prof. Antonio Marcello Calamia

Tesi di Laurea di

Roberto Niccolai

Matricola n. 49005

ANNO ACCADEMICO 2012/2013

INDICE

Prefazione	p. 7
Introduzione	p. 11
Capitolo 1 – I veicoli stranieri, il Codice della Strada, l' idoneità alla guida e la sicurezza stradale dell'Unione Europea	p. 15
1.1 La circolazione dei veicoli stranieri	
1.2 L'immatricolazione dei veicoli nell'Unione Europea	
1.2.1 Le fattispecie di circolazione	
1.2.2 La Terza Direttiva Patenti e il decreto legislativo 18 Aprile 2011, n. 59	
1.3 Il decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2	
1.4 Patenti rilasciate dagli Stati UE: nuova disciplina e conversione	
1.5 Obiettivi della direttiva 2011/UE della Commissione Europea	
Capitolo 2 – La competenza giurisdizionale ed il diritto applicabile	p. 33
2.1 Individuazione della competenza giurisdizionale: generalità	
2.2 La definizione di elemento di estraneità nell'Ordinamento Italiano	
2.3 Il problema della legge applicabile e dell'armonizzazione dei diritti interni	
2.4 Il diritto applicabile alle obbligazioni extracontrattuali	
2.5 La legge applicabile per i sinistri stradali: Roma II, la Convenzione dell'Aia e la Direttiva sull'assicurazione dei veicoli	
Capitolo 3 – La Circolazione Internazionale: i sinistri	p. 44
3.1 I sinistri esteri	
3.2 I sinistri avvenuti in Italia con controparti estere	
3.3 La procedura stragiudiziale	
3.4 I sinistri avvenuti all'estero che vedono coinvolti veicoli di soggetti residenti in Italia	

- 3.5 La giurisdizione in caso di azione diretta contro l'assicuratore nella giurisprudenza delle Corti di Giustizia
- 3.6 La giurisdizione europea nella controversia per il risarcimento del danno in tema di RCA di un cittadino italiano
- 3.7 Casi particolari: veicolo con targa estera rubata, interviene il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada
- 3.8 Sinistri con veicoli stranieri: la responsabilità, la procedura di denuncia ed il risarcimento del danno
- 3.9 Le modalità di azione in caso di danneggiante straniero e di danneggiato italiano e i casi del veicolo danneggiante immatricolato in stato dell'Unione Europea e in stato estero

Capitolo 4 – L'incidente stradale causato da un veicolo straniero

e il sistema della Carta Verde **p. 71**

- 4.1 Le funzioni e il compito del bureau italiano
- 4.2 Le convenzioni internazionali e il cosiddetto "Sistema della Carta Verde"
- 4.3 La normativa comunitaria
- 4.4 Le direttive auto
- 4.5 Il Codice delle Assicurazioni Private: l'articolo 125

Capitolo 5 – Il diritto internazionale applicato ai sinistri

in tema di RCAuto **p. 95**

- 5.1 Il contesto generale
- 5.2 La giurisdizione e il diritto applicabile: fondamenti giuridici
- 5.3 La convenzione dall'Aia sulla circolazione stradale e le normative nazionali
- 5.4 Il diritto internazionale privato in Italia e in Germania: le differenze delle normative
- 5.5 La giurisdizione del giudice del Paese del danneggiato anche ai sensi della Convenzione di Lugano e il Regolamento CE n. 44/2001
- 5.6 Il Regolamento Roma II sulle obbligazioni extracontrattuali
- 5.7 La sentenza della Corte di Giustizia dal 24/10/2013
 - 5.7.1 L'incidente stradale: il risarcimento del danno nel contesto normativo,

dell'UE, della Repubblica Slovacca e della Repubblica Ceca

- 5.7.2 Il contesto normativo: la normativa dell'UE
- 5.7.3 Il contesto normativo: la normativa slovacca
- 5.7.4 Il contesto normativo: la normativa ceca
- 5.7.5 Le questioni pregiudiziali
- 5.7.6 Il Diritto Internazionale Privato nella Sentenza della Corte Europea nella Causa C-277/12, il diritto dell'UE, lettone
- 5.7.7 Le Direttive Comunitarie non ostano a disposizioni nazionali ex art. 139 del Codice delle Assicurazioni

Capitolo 6 – Cenni sulla liquidazione del danno da lesioni in Italia p. 137

- 6.1 La competenza per valore del Giudice di Pace e del Tribunale
- 6.2 La cumulabilità dell'azione diretta e quella dell'articolo 2054 del codice civile
- 6.3 La fase introduttiva del giudizio
- 6.4 Il danno biologico
- 6.5 Le Tabelle del Tribunale di Milano
- 6.6 Il danno da riduzione della capacità lavorativa generica
- 6.7 Il danno da riduzione della capacità lavorativa specifica
- 6.8 La ridotta capacità lavorativa di uno studente: risarcibilità
- 6.9 La cenesesi lavorativa
- 6.10 Il danno morale soggettivo
- 6.11 Il danno esistenziale
- 6.12 Il danno tanatologico
- 6.13 Il danno da vacanza rovinata

Capitolo 7 – Le questioni processuali rilevanti nei giudizi p. 153 **contro l'U.C.I.**

- 7.1 I contrasti esistenti tra le prescrizioni della Legge, in particolare del Codice delle Assicurazioni e le decisioni giudiziali
- 7.2 La liquidazione del danno materiale, contrasti continui in giurisprudenza
- 7.3 La legittimazione passiva dell'U.C.I.

- 7.4 Il massimale catastrofale e il limite risarcitorio dell'U.C.I.
- 7.5 Il litisconsorzio necessario ai sensi dell'art. 140 C.d.A.
- 7.6 Il sequestro liberatorio nel caso di sinistro. L'ultramassimale finalizzato ad evitare la condanna per malagestio propria e impropria
- 7.7 La chiamata a manleva dell'U.C.I.
 - 7.7.1 L'interrogatorio formale del convenuto straniero contumace
 - 7.7.2 La rogatoria internazionale
- 7.8 Il valore probatorio del modulo CAI sottoscritto dallo straniero
- 7.9 La cessione del credito a seguito di sinistro stradale, danno materiale e danno da lesione
- 7.10 L'infrazionabilità del procedimento di liquidazione del danno materiale e del preteso danno da lesione. Diniego dell'U.C.I. alla scissione dell'azione risarcitoria
- 7.11 L'onere di specifica contestazione (Art. 115 cpc)
- 7.12 Il contesto socio-economico dove vive il danneggiato è ininfluenza ai fini della liquidazione del danno non patrimoniale
- 7.13 La quantificazione del risarcimento
- 7.14 La fattispecie soggetta alla IV° Direttiva Auto
 - 7.14.1 Le ipotesi residuali non soggette alla IV° Direttiva Auto
- 7.15 L'azione diretta nei confronti del mandatario per la liquidazione dei sinistri

Capitolo 8 - La collaborazione della Mandante per una migliore gestione

del caso rispetto alle preclusioni del processo civile **p. 177**

- 8.1 Le preclusioni nel giudizio in Tribunale
- 8.2 Considerazioni relative all'applicazione dell'art. 62 Legge 31 maggio 1995: U.C.I. parte sostanziale
- 8.4 Le preclusioni nel giudizio avanti al Giudice di Pace

Capitolo 9 – Conclusioni: l'equilibrio internazionale del sistema **p. 181**

- 9.1 La scelta del danneggiato
- 9.2 Il massimale di legge
- 9.3 La necessità di colmare i vuoti legislativi nel diritto internazionale privato

- 9.4 Il problema della compensazione in difetto delle vittime di incidenti stradali transfrontalieri nell'Unione europea
- 9.5 La legge applicabile

Bibliografia p. 188

Articoli consultati p. 189

Giurisprudenza citata p. 190

Legislazione ed atti citati p. 192

PREFAZIONE

È con vera emozione che ho scritto questa tesi a conclusione di un percorso di studi iniziato nel lontano 1976-1977, anno di immatricolazione all'università, e proseguito nell'anno 2006 dopo tanti anni dedicati al lavoro e dopo tanti anni dedicati agli aggiornamenti professionali e allo studio delle materie universitarie.

Quando osservo l'azzurro sbiadito del libretto universitario che ho conservato gelosamente con cura come un cimelio che stupisce chi lo osserva desta meraviglia come se fosse la prima volta che gli appare davanti ai suoi occhi, questo sguardo suscita in me sempre un'emozione indescrivibile di grande intensità.

Al di là dei sentimentalismi, di noi esseri umani, nonostante l'impegno costante, profuso nella mia attività professionale che richiede molto tempo, occupa lunghe ed ore di lavoro producendo il massimo impegno e per questo motivo non avendo a disposizione tempo mi sono stupito quando ho conseguito la laurea triennale in diritto applicato, quasi fosse un obiettivo non facilmente raggiungibile, anche se non più in tenera età per usare un eufemismo, per me ha rappresentato un traguardo denso di significato e di fascino.

Figuratevi l'emozione di coronare il sogno di conseguire la laurea magistrale in giurisprudenza a Pisa città affascinante, città universitaria che traspira in ogni parte, in ogni suo angolo il sapore dei libri le riunioni dei giovani universitari in conciliaboli nei pressi degli atenei, le molte librerie e copisterie, la scuola S. Anna talenti del passato e del futuro, tutto, insomma ci ricorda il clima di una città culturale un'eccellenza apprezzata in tutto il mondo.

Ecco, certamente, per riprendere il tema del fattore tempo, devo riconoscere che non è stato facile in questi anni trovare appunto il tempo necessario per poter studiare dovendo dedicare alla mia professione una formazione permanente, oltre evidentemente che quella strettamente lavorativa.

Indubbiamente, ritengo, che l'interesse culturale oltre che quello professionale bisogna coltivarlo senza mai allontanarci da questo alveo che consente un'apertura mentale necessaria ad intravedere prospettive future nella certezza dell'incerto che caratterizza questa epoca e che solo il patrimonio delle idee che quotidianamente deve essere implementato della nostra continua conoscenza e sete del sapere che mai può essere appagata, ci spinge a varcare la soglia dell'infinito

ben consapevoli che le nostre conoscenze non sono mai sufficienti e la nostra voglia di conoscenza non si placa mai.

Non a caso Dante Alighieri, uomo emblematico e moderno, massima espressione della sapienza del medioevo ha scritto nella Divina Commedia, questa frase che Ulisse rivolge ai compagni con i quali s'imbarca, in quello che Dante nel XXVI canto dell'inferno della Divina Commedia definisce il folle volo, sono un capolavoro d'eloquenza retorica e di una visione della missione dell'uomo teso ad esplorare la conoscenza con l'obiettivo di superare i suoi limiti che ho impresso nella mente e lo ricordo anche ai miei collaboratori per indurli a riflettere sulla missione dell'uomo:

”considerate la vostra semenza fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza”.

Si avverte in questa frase l'immensità e la solennità del navigare umano tutto teso a sminuire il senso del pericolo agli occhi dei suoi rematori. Nell'immaginario dell'uomo moderno la figura di Ulisse è il simbolo della ricerca del sapere, di colui che instancabilmente cerca nuove strade e sposta in continuazione i traguardi di quel suo inarrestabile e metaforico viaggio verso ciò che è ancora sconosciuto ed ignoto ma che l'uomo vuole esplorare per una inarrestabile sete di conoscenza disposto a combattere le avversità e le difficoltà che si celano nel misteriosità di ciò che non sappiamo e di ciò che non conosciamo. E' il valore più alto della conoscenza dell'uomo proteso nell'apprendimento dello scibile umano, l'uomo al centro dell'universo dotato della sua capacità di comprendere ed interpretare i fenomeni che lo circondano e che riguardano arti, scienze, filosofia e il diritto. In particolare la concezione delle materie umanistiche e ciò che a me più interessa e appassiona il diritto vivente, diritto applicato a tutte le manifestazioni della vita sociale che esalta l'uomo ne regola la condotta, codifica le sue azioni, pone delle regole per la civile convivenza, insomma l'uomo motore della vita sociale con tutte le sue manifestazioni, l'uomo che lavora, l'uomo che vive all'interno della sua famiglia respirando il profumo dei sentimenti e del calore dei suoi cari, l'uomo che compie atti dei quali deve rispondere per legge, insomma l'uomo nei suoi aspetti derivanti dalla molteplicità della vita che trascorre dalla nascita alla morte ma che ha la imprescindibile esigenza e necessità di stabilire regole certe nel rispetto della collettività in cui vive.

In questo percorso sono stato aiutato confortato ed esortato da compagni di viaggio insostituibili, che mi hanno permesso di compiere quest'opera che per me rappresenta un valore di grande importanza e che continuerò a fare per tutta la mia vita, sono stato stimolato, motivato e supportato dalla mia famiglia e dai miei collaboratori, i quali si sono prodigati per consentirmi in numerosissime occasioni di trovare quegli spazi importanti per potermi dedicare agli studi universitari o sostenere gli esami. Se penso alle mie notti “brave” trascorse, mentre concentrato e determinato allo studio anche se stanco ed assonnato ma mai domo mai rinunciatario, sorretto dal

mio entusiasmo dalla mia volontà al grido tutto interiore di **“volli fortissimamente volli”** anche se non legato alla sedia del mio studio come il poeta Vittorio Alfieri che disse questa frase in riferimento alla volta in cui si fece legare alla sedia per non avere distrazioni dallo studio.

Oltre ad essere legato alla sedia, si era fatto rasare i capelli solo su una metà della testa, affinché il suo impresentabile aspetto lo dissuadesse ad uscire da casa quindi ad allontanarsi dallo studio qualora ne avesse sentito il bisogno per poter "digerire" in un tempo relativamente breve una vera e propria montagna di libri, non è certo imitabile né auspicabile la sua ferrea volontà ed applicazione per gli studi con questa totale dedizione ai limiti dell'autolesionismo ma sicuramente non è l'uomo che vive in questa società consumistica che ha perso il senso della moralità del dovere e della responsabilità e non incarna certo l'uomo che vive passioni per se o per la collettività.

Non avendo tempo a disposizione ho trascorso il sabato e la domenica per poter studiare e sostenere gli esami all'università per molti anni sino ad oggi.

Soprattutto ho il dovere e l'immensa gratitudine verso la compagna della mia vita e ritengo che un ringraziamento particolare rappresenti solo un segno flebile di quanto lei ha fatto per me questo lo devo a mia moglie Marilia che in questi anni è stata "reclusa" in casa, quasi repressa nella sue aspirazioni, coltivando l'hobby della casa per supportarmi psicologicamente nel mio obiettivo, rinunciataria ad ogni tipo di svago o di divertimento per assecondare i miei progetti, per permettermi di raggiungere questo importante traguardo. Non posso dimenticarmi di ringraziare le mie figlie Serena e Alessandra che in questi anni hanno perso non certamente l'affetto di suo padre ma la continuità di quel rapporto che egli ha il dovere di dedicare il tempo necessario alle proprie figlie, tempo che non è mai troppo nella vita umana, tempo che costituisce uno spazio troppo piccolo quando ci accorgiamo che i figli crescono e abbiamo perso il tempo che non è più recuperabile della loro adolescenza che è trascorsa senza che noi ce ne siamo accorti e la vita trascorre come un flash di uno scatto della macchina fotografica.

Un ringraziamento particolare è doveroso riservarlo alle mie collaboratrici dello studio Elena e Daniela che ormai mi seguono e mi supportano da molti anni, costituiscono un sicuro punto di riferimento, mi hanno sempre aiutato e sostenuto in tutti gli impegni del nostro lavoro superando le difficoltà che nel difficile percorso della vita lavorativa si sono presentate, permettendomi di dedicare il tempo necessario allo studio e alla crescita professionale dello studio oltre che alla mia personale e a raggiungere questo obiettivo ambizioso, sono parte importante di quanto sono riuscito a realizzare.

Grazie a tutti per l'impegno, la vicinanza e il calore umano che mi avete manifestato consentendomi realmente di raggiungere questa laurea magistrale della quale sono fiero.

Il tema trattato nella tesi riguarda un'attività storica di una società della quale sono

amministratore che è esercitata da molti anni e che si è divulgata in questi ultimi anni così tanto da invadere il territorio italiano con una certa diffusione: l'infortunistica stradale, per questo riveste un interesse rilevante che affonda le sue radici nel lontano 1976 anno di nascita della prima società.

I temi trattati dall'infortunistica stradale appartengono quasi esclusivamente al mercato interno: spesso volte abbiamo a che fare con sinistri di danni auto di lieve entità con danni permanenti, prevalentemente microlesioni alla persona.

Le cose si complicano quando dobbiamo gestire il risarcimento dei danni con veicoli esteri: allora dobbiamo fare riferimento al diritto internazionale e al sistema della carta verde coinvolgendo l'intermediario UCI società consortile costituita da tutte le compagnie appartenenti all'ANIA (Associazione Nazionale Imprese di Assicurazione). Il sistema della carta verde presenta problematiche sia sotto il profilo dei tempi lungaggini infinite sia sotto il profilo della liquidazione quantum e *an deabatur*, temi che affronteremo approfonditamente in questa tesi.

Infine nella nostra qualità di consulenti nella liquidazione stragiudiziale nel Paese di accadimento dell'incidente, questo ausilio di specialisti considerata la nostra esperienza e la nostra competenza in materia, continua a garantire, tuttavia, i migliori risultati grazie all'applicazione della *lex loci* soprattutto in caso di gravi danni alla persona nei quali allora talvolta ci siamo avvalsi di esperti legali che fanno parte del nostro team.

INTRODUZIONE

Prima di addentrarci nella studio della tesi riteniamo di introdurre cenni di questo mondo della circolazione internazionale dei veicoli nell'unione europea che riguarda il tema della responsabilità civile in Italia e all'estero e il diritto privato applicabile che regola la materia del risarcimento del danno inerente ai sinistri internazionali.

Lo scopo di questa introduzione è proprio di percorrere attraverso una breve sintesi illustrativa la tematica affrontata e di accompagnare il lettore ad addentrarsi nel tema degli "Aspetti internazional privatistici della circolazione internazionale dei veicoli nell'Unione Europea," fornendo un quadro di riferimento della circolazione dei veicoli, degli istituti, delle leggi, delle direttive degli autoveicoli e degli aspetti internazional privatistici che il sistema rappresenta seppure con le distonie e le problematiche che l'UE dovrà, prima o poi, uniformare per consentire un migliore equilibrio che faciliti in definitiva il risarcimento del danno nei paesi europei eliminando le disparità che esistono nell'UE nell'ottica di un diritto europeo comunitarizzato.

L'inizio della disamina muove dal codice della strada e dal decreto legislativo che dettano le modalità di assicurazione dei veicoli e l'obbligatorietà di essa per salvaguardare la collettività da incidenti che potrebbero avere ripercussioni sia sulla sfera dei singoli danneggiati sia sull'intera collettività. La copertura assicurativa prevista dal codice della strada e dal codice delle assicurazioni è naturalmente obbligatoria anche per i veicoli immatricolati in uno Stato estero, che circolino sul territorio nazionale.

Per quanto concerne l'assicurazione dei veicoli, accanto al codice della strada, troviamo il codice delle assicurazioni che attraverso il decreto legislativo n° 709 del 7 settembre 2005, nel cui titolo sono contenute le disposizioni relative alla Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti ribadisce l'obbligatorietà dell'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dal codice civile italiano e dal codice della strada".

Il sistema è basato sull'istituzione, in ogni Stato aderente, di un "ufficio nazionale di assicurazione", denominato bureau. Ogni bureau nazionale è membro dell'istituzione internazionale denominata Consiglio dei Bureaux. Il bureau italiano è l'U.C.I. (Ufficio Centrale Italiano) e nel caso di danni materiali o lesioni personali provocati da veicoli esteri, il bureau dello Stato nel cui

territorio è occorso l'incidente stradale si occupa dei risarcimenti che vengono rimborsati al bureau nazionale dello Stato estero al quale appartiene il veicolo coinvolto e questo ufficio ha il diritto di rivalsa nei confronti della compagnia nazionale, del proprio Stato, presso la quale il veicolo è assicurato, oppure, qualora non fosse stato stipulato alcun contratto direttamente nei confronti del conducente o del proprietario.

Il codice delle assicurazioni regola la fattispecie del sinistro avvenuto all'estero, in uno Stato membro della Comunità europea e innanzi tutto fa salve le legislazioni dei singoli Stati membri e poi dispone che le disposizioni regolate dal codice delle assicurazioni si applicano agli Stati che hanno aderito al sistema della "Carta Verde".

Tale disposizione è stata adottata in attuazione della direttiva 2000/26/CE. Il codice delle assicurazioni dispone nelle ipotesi di sinistro avvenuto in Stato membro, che gli aventi diritto al risarcimento possono agire direttamente contro l'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile del responsabile.

In ogni Stato membro, ai sensi del codice delle assicurazioni, è individuato un mandatario nel ruolo di referente al posto dell'impresa assicuratrice. Ogni impresa della Comunità europea deve comunicare quale è il suo mandatario designato in ciascun Stato membro, tramite i Centri di informazione ed è previsto dal codice delle assicurazioni. Nel caso in cui non sia conosciuta la società assicuratrice, ci si potrà rivolgere al responsabile; mentre se è conosciuta la società assicuratrice (anche a mezzo di richiesta di informazioni all'Ufficio centrale italiano) ci si potrà rivolgere alternativamente alla società o al mandatario. In caso di mancata designazione del mandatario, il danneggiato si può rivolgere all'Organismo di Indennizzo Italiano.

È istituito presso l'ISVAP, ora IVASS, l'organo deputato al controllo del settore assicurativo il Centro di informazione italiano, con finalità di raccogliere i dati di tutte le imprese assicuratrici che stazionano nel territorio italiano. Le procedure e modalità di invio dei dati da parte delle imprese devono essere regolate, con il regolamento adottato dall'ISVAP. Il punto cruciale della tematica è l'esame di un sinistro stradale transfrontaliero verificatosi nell'Unione europea che può essere soggetto all'applicazione di tre regimi giuridici, tutti contenenti disposizioni sul conflitto di leggi.

Detti regimi sono contenuti nel regolamento Roma II, nella Convenzione dell'AIA sul diritto applicabile agli incidenti stradali e nella direttiva sull'assicurazione degli autoveicoli. Nell'ottica del rafforzamento e consolidamento del mercato interno, il legislatore europeo ha ritenuto opportuno procedere ad una codificazione sistematica delle direttive più importanti e in materia di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e la relativa assicurazione abrogandole e codificandole nella nuova Direttiva n. 2009/103/CE del 16/09/2009.

Il diritto comunitario racchiude ora in un unico testo i vari aspetti della tematica in esame, tra cui si ricordano: l'obbligo assicurativo dei veicoli; la previsione di una copertura assicurativa minima tripartita per danni a persone, per danni a cose e per sinistro; il diritto della vittima a proporre azione diretta nei confronti dell'impresa assicuratrice. Il testo unico ha recepito dalle direttive abrogate l'istituzione di centri d'informazione, incaricati della gestione informativa e assistenziale.

Esaminando la Direttiva sull'assicurazione autoveicoli constatiamo che trova applicazione in questo ambito, poiché la maggior parte delle richieste di risarcimento derivanti dai sinistri stradali è soddisfatta dagli assicuratori, piuttosto che dal responsabile dell'incidente.

In Europa, le compagnie di assicurazione devono agire conformemente alle disposizioni stabilite nella Direttiva. Una di tali disposizioni prevede che la copertura assicurativa debba essere garantita conformemente alle leggi in vigore nel luogo in cui si è verificato l'incidente o alla legge applicabile nel luogo in cui si trova normalmente il veicolo, in base al riferimento normativo che garantisca la copertura maggiore.

L'obiettivo del Regolamento di Roma II è di condurre il giudice all'applicazione della legge vigente nel luogo dell'incidente o della legge vigente nel luogo di residenza abituale comune alle parti in causa. Solo eccezionalmente, potrebbe condurre all'applicazione di un'altra legge, se si tratta della legge in vigore in uno Stato manifestamente più vicino all'obbligo extracontrattuale rispetto allo Stato in cui è avvenuto l'incidente o allo Stato di residenza abituale comune. In linea di principio, la convenzione indica la legge del luogo in cui è avvenuto l'incidente o la legge del luogo di immatricolazione del veicolo, come legge applicabile. La relazione esatta tra Roma II e la Convenzione dell'AIA deve essere ancora chiarita.

In merito al rapporto tra Roma II e la convenzione dell'AIA, anche facendo chiarezza, la situazione rimane comunque complessa e può incoraggiare il cosiddetto "forum shopping" alla luce dei possibili esiti diversi a seconda della sede adita. Ciò non aiuta quanti desiderano liquidare i sinistri senza ricorrere al contenzioso, dato che non è possibile stabilire con assoluta certezza quale legge debba essere applicata allo scopo.

Per quanto riguarda la convenzione dell'AIA e la direttiva sull'assicurazione autoveicoli, sembra piuttosto evidente che la convenzione non debba pregiudicare l'applicazione della direttiva. L'Unione Europea stessa non è vincolata alla convenzione e meno della metà degli Stati membri ne sono parti contraenti. Permettere alla convenzione di influire sull'applicazione del diritto dell'Unione significherebbe arrivare a un'applicazione iniqua della legge tra gli Stati membri, contravvenendo in tal modo al principio fondamentale di uniformità. Tuttavia, l'applicazione della

Direttiva può a sua volta condurre a una frammentazione della legge applicabile, analogamente a quanto avviene per Roma II.

La maggior parte dei danni causati da incidenti stradali viene liquidata senza far ricorso a contenziosi con un accordo diretto tra le parti lese e le compagnie di assicurazione. Le norme della direttiva sull'assicurazione degli autoveicoli favoriscono la parte lesa in tale situazione. Esse riconoscono la posizione di debolezza delle parti lese nel rapporto e creano un sistema in cui la richiesta di risarcimento può essere trasmessa dal paese di origine della parte lesa e nella sua lingua. Tali giustificazioni non si applicano tra parte lesa e il responsabile dell'incidente, laddove le parti siano su un piano paritario.

È necessaria tuttavia, l'armonizzazione delle leggi sostanziali concernenti i danni e i periodi di prescrizione ciò risolverebbe le attuali problematiche relative alla legge applicabile.

Si ribadisce che non esiste una soluzione ideale per le problematiche in questo ambito e si auspica da più parti di raggiungere una soluzione in base alla quale sia applicata la legge vigente nel paese di residenza della parte lesa nelle azioni intentate direttamente contro una compagnia di assicurazione e promosse conformemente alla direttiva sull'assicurazione autoveicoli.

Per i motivi suesposti e considerando che le compagnie di assicurazione sono già soggette alle leggi in ciascuno Stato membro, in virtù delle norme contenute nella direttiva sull'assicurazione per gli autoveicoli e nel regolamento Roma II e/o nella convenzione dell'AIA, si ritiene giustificata l'applicazione completa della legge vigente nello Stato di residenza abituale della parte lesa con l'avvertenza che il ricorrente scelga tra il ricorso nei confronti della compagnia di assicurazioni o nei confronti del responsabile dell'incidente, in modo da evitare problemi correlati alle relative azioni.

La tesi esamina nel dettaglio le direttive degli autoveicoli, mettendone in risalto le caratteristiche principali e i criteri di collegamento.

Vengono altresì esaminate le sentenze sotto il profilo del diritto privato vigente negli stati e applicato al caso concreto per porre in luce le diversità e la difficoltà della sua applicazione che rileva le lacune che vengono evidenziate nelle conclusioni dove si palesa la necessità di uniformare il diritto internazionale privato.

CAPITOLO 1

I VEICOLI STRANIERI, IL CODICE DELLA STRADA, L'IDONEITÀ ALLA GUIDA E LA SICUREZZA STRADALE NELL'UNIONE EUROPEA

1.1 La circolazione dei veicoli stranieri

Ogni volta che si parla di veicoli che circolano sul territorio di uno Stato diverso da quello in cui sono stati immatricolati si parla di "circolazione internazionale".

Ai sensi dell'art. 1 della Convenzione di Vienna dell' 8 novembre 1968¹, un veicolo è detto in "circolazione internazionale" sul territorio di uno Stato quando:

- a) appartiene a una persona fisica o giuridica che ha la propria residenza fuori di detto Stato;
- b) non è immatricolato in detto Stato;
- c) vi è temporaneamente importato.

Un complesso di veicoli si dice in "circolazione internazionale" se almeno uno dei due veicoli che lo compongono risponde alla stessa definizione sopra citata.

Ogni Parte contraente è tenuta ad ammettere in circolazione internazionale sul suo territorio i veicoli e i conducenti che soddisfano le condizioni della Convenzione.

Ogni Parte è libera di rifiutare di considerare in "circolazione internazionale" ogni veicolo che sia rimasto sul suo territorio per un periodo superiore ad un anno senza interruzione di rilievo, la cui durata² può essere fissata a discrezione di ogni Parte.

La Convenzione di Ginevra del 19 settembre 1949, prima, e la Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, poi, hanno imposto a tutti gli Stati firmatari di riconoscere la validità delle carte di circolazione rilasciate dallo Stato di origine del veicolo per un periodo non inferiore a un anno.

L'art. 132, codice della strada, non fa altro che dare attuazione alla prescrizione dettata dalle Convenzioni di Ginevra e Vienna, disponendo, appunto, che i veicoli immatricolati all'estero possano circolare sul suolo nazionale per un periodo di un anno, sulla base del certificato di immatricolazione.

¹Ratificata in Italia con legge 308/1995

²Relativa all'interruzione

1.2 L'immatricolazione dei veicoli nell'Unione Europea

Il decreto legislativo 6 febbraio 2007, n. 30, ha dato attuazione alla direttiva 2004/38/CE, relativa al diritto dei cittadini dell'Unione, e dei loro familiari, di circolare, e di soggiornare, liberamente, nel territorio degli Stati Membri. Questa libertà di circolazione implica anche la possibilità, per i cittadini dell'Unione, di potersi muovere, all'intorno dei territori degli Stati Membri, con veicoli immatricolati in uno degli Stati aderenti alla UE.

La direttiva 1999/37/CE, del 29 aprile 1999, recepita in Italia con decreto Ministero dei Trasporti 14 febbraio 2000, ha introdotto, per l'immatricolazione dei veicoli, in tutti gli Stati Membri dell'Unione europea, un nuovo modello di carta di circolazione, riconosciuta da tutti gli Stati UE, ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato Membro.

Nel caso di circolazione in Italia di un veicolo immatricolato in un altro Stato Membro dell'Unione europea, le normative europea e nazionale prevedono alcune regole particolari. L'articolo 132, codice della strada, rubricato *"Circolazione dei veicoli Immatricolati negli Stati esteri"*, prevede la possibilità per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, in regola con la normativa fiscale e doganale, relativa al pagamento dell'IVA, se prescritta, di circolare sul territorio nazionale, in possesso di targhe di immatricolazione e di documenti di circolazione originali, rilasciati dallo Stato di origine, per la durata massima di un anno, accertabile mediante la visione dei documenti relativi alle prescritte formalità doganali.

Trascorso il periodo di un anno, il veicolo deve essere nazionalizzato, secondo le disposizioni del Ministero dei Trasporti, con restituzione delle targhe e dei documenti esteri originali e nuova immatricolazione del veicolo in Italia.

Il Ministero dell'Interno, con circolare 300/A/1/27794/111/56, del 23 ottobre 2007, in accordo con il parere del Ministero dei Trasporti, ha sostenuto che, anche nei confronti dei cittadini comunitari, che stabiliscono la loro residenza in Italia, sia applicabile la regola per cui veicolo immatricolato in un altro Stato Membro dell'Unione europea debba essere nazionalizzato, secondo quanto stabilito dall'articolo 132, codice della strada, pena l'applicazione, anche nei loro confronti, delle relative sanzioni previste dal comma 5, del medesimo articolo.

Normativa
Ministero dell'Interno, circolare 300/A/1/27794/111/56 del 23 ottobre 2007 <i>"I veicoli appartenenti a cittadini di altri Stati UE che hanno trasferito la residenza in Italia possono circolare sul territorio italiano solo per un anno dalla loro ammissione. Scaduto il termine di un anno, possono circolare previa nazionalizzazione (cioè, reimmatricolati con targa italiana)".</i>

Se da un controllo di polizia stradale, nei confronti di un veicolo immatricolato in un altro Stato Membro, condotto da persona originaria di quello stesso o di altro Stato dell'Unione europea, si accerta che tale conducente ha acquisito la residenza in Italia da oltre un anno, e che il veicolo circola sul territorio nazionale dallo stesso periodo, si applicherà la sanzione prevista dall'articolo 132, comma 5, codice della strada, in combinato disposto con le regole stabilite dall'articolo 207, medesimo codice, per il pagamento immediato della sanzione pecuniaria, in quanto veicolo non immatricolato in Italia.

Nel caso in cui invece il conducente non sia residente in Italia, la circolazione del veicolo immatricolato in altro Stato dell'Unione europea è libera, e non deve sottostare ad alcuna regola particolare.

L'articolo 133, codice della strada, prescrive per gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, compresi gli Stati Membri dell'Unione europea, che circolino in Italia, l'obbligatorietà della sigla distintiva dello Stato di origine, apposta sulla parte posteriore del veicolo.

Per quante concerne i veicoli immatricolati in uno Stato IX con decreto del Presidente della Repubblica 4 settembre 1998, n. 355, in applicazione di quanto stabilito a livello europeo, è stato previsto un nuovo tipo di targa, recante caratteristiche uniformi in ambito europeo, allineando sullo stesso standard tutti i Paesi aderenti all'Unione europea. Le nuove targhe sono composte da due bande laterali azzurre, sulle quali sono apposti simboli adesivi di colore giallo, tra i quali compare obbligatoriamente la sigla distintiva dello Stato.

Il Regolamento 2411/98/CE, del 3 novembre 1998, stabilisce che la mancanza dell'adesivo della sigla dello Stato, posto a lato della targa, non comporta alcuna sanzione amministrativa, purché la sigla compaia apposta, comunque, sulla parte posteriore del veicolo, a norma dell'articolo 133, codice della strada, e dell'articolo 37, in riferimento all'Allegato n. 3, Convenzione di Vienna, che prevede un contrassegno ovale, costituito da lettere maiuscole nere su fondo bianco, precisandone, in modo dettagliato, le misure.

1.2.1 Le fattispecie di circolazione

1ª fattispecie di circolazione: Cittadino UE, con residenza in Italia da meno di un anno, circola con proprio veicolo con targa estera

Se dopo un anno non ha nazionalizzato il veicolo:

- non è applicabile il contrabbando (per abolizione delle barriere doganali);
- si applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 132, codice della strada;
- deve corrispondere la tassa automobilistica per intero.

L'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 94, codice della strada, sostenuta da una parte della dottrina, non si ritiene concretamente applicabile per contrasto con la Convenzione di Vienna, riconosciuta dall'Italia, e con il contenuto dello stesso articolo 94, codice della strada, in quanto riferito all'aggiornamento o rinnovo di carta di circolazione, esclusivamente italiana

(considerato che per il veicolo immatricolato all'estero, non essendo mai stata rilasciata una carta di circolazione italiana, non è, ovviamente concepibile parlare di aggiornamento o rinnovo).

2^a fattispecie di circolazione: Cittadino UE, con residenza in Italia da meno di un anno, circola con un veicolo con targa UE intestato a persona diversa

Può circolare per un anno dall'ammissione sul territorio nazionale. Se dopo un anno non ha nazionalizzato il veicolo:

- non ricorre mai l'applicazione dell'articolo 132, codice della strada, se non si dimostra la permanenza di quel veicolo per oltre un anno;
- deve corrispondere la tassa automobilistica per intero;
- in presenza di atto scritto, è applicabile la violazione di cui all'articolo 94, comma 4- *bis*, codice della strada;
- una parte minoritaria della dottrina sostiene l'applicabilità della sanzione prevista dall'articolo 94-*bis*, codice della strada (soprattutto in presenza di autorizzazione scritta all'uso del veicolo, di atto di cessione gratuita o meno, di comodato, ecc.), ma tale tesi risulta in contrasto con la Convenzione di Vienna, oltre alla necessità di dimostrazione del dolo (che in tale situazione risulta mancante).

3^a fattispecie di circolazione: Cittadino UE, con residenza in Italia da oltre un anno, circola con un veicolo con targa estera di sua proprietà

Deve corrispondere la tassa automobilistica per intero (decreto Presidente della Repubblica 39/1953). Se dopo un anno non ha ancora nazionalizzato il veicolo:

- non è applicabile il contrabbando (per abolizione delle barriere doganali);
- si applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 132, codice della strada.

L'applicazione delle sanzioni previsto dall'articolo 94, codice della strada, sostenuta da una parte della dottrina, non si ritiene concretamente applicabile per contrasto con la Convenzione di Vienna, riconosciuta dall'Italia, e con il contenuto dello stesso articolo 94, codice della strada, in quanto riferito all'aggiornamento o rinnovo di carta di circolazione, esclusivamente italiana (considerato che per il veicolo immatricolato all'estero, non essendo mai stata rilasciata una carta di circolazione italiana, non è, ovviamente concepibile parlare di aggiornamento o rinnovo).

4^a fattispecie di circolazione: Cittadino UE, con residenza in Italia da oltre un anno, circola con un veicolo con targa UE intestato a persona diversa

Può circolare per un anno dall'ammissione sul territorio nazionale. Se dopo un anno non ha nazionalizzato il veicolo:

- non ricorre mai l'applicazione dell'articolo 132, codice della strada, se non dimostra la permanenza di

quel veicolo per oltre un anno;

- deve corrispondere la tassa automobilista per intero;
- in presenza di un atto scritto, è applicabile la violazione di cui all'articolo 94, comma 4-bis, codice della strada;
- una parte minoritaria della dottrina sostiene l'applicabilità della sanzione prevista dall'articolo 94-bis, codice della strada (soprattutto in presenza di autorizzazione scritta all'uso del veicolo, di atto di cessione gratuita o meno, di comodato, ecc.), ma tale tesi risulta in contrasto con la Convenzione di Vienna, oltre alla necessità di dimostrazione del dolo (che in tale situazione risulta mancante).

5ª fattispecie di circolazione: Cittadino UE residente in Italia va ad acquistare un veicolo nel Paese di origine e lo importa intestato a se stesso con targa estera

- deve corrispondere la tassa automobilistica per intero dalla data di acquisto del veicolo;
- è applicabile la sanzione di cui all'articolo 94-bis, codice della strada, in quanto il comportamento è adottato con dolo: essendo già residente in Italia, non avrebbe mai potuto ottenere l'immatricolazione con la targa del Paese di origine se non avesse dichiarato una falsa residenza "normale"³ nel suo Paese.

1.2.2 La Terza Direttiva Patenti (2006/126/CE) e il decreto legislativo 18 Aprile 2011, n.

59

Dopo aver esaminato la circolazione dei veicoli sul territorio di uno Stato diverso da quello in cui sono stati immatricolati nell'ottica della “circolazione internazionale” riteniamo utile introdurre l'argomento relativo ai conducenti dei veicoli, coloro che guidano i veicoli che devono essere muniti delle prescritte abilitazioni nazionali ed internazionali.

Ciò premesso, analizzeremo in primo luogo la normativa della direttiva patenti per poi passare all'esame del decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2 e alla normativa di riferimento che costituiscono il diritto comunitario della circolazione stradale.

La Terza Direttiva Patenti 2006/126/CE, del Consiglio del 20 dicembre 2006, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. L 403 del 30 dicembre 2006, attraverso una rifusione, ha attualizzato la normativa in materia di patenti sostituendo oltre 110 modelli di patenti rilasciate nei diversi territori dell'Unione europea, con un modello unico in formato carta di credito, anche al fine di agevolare i controlli. Questa direttiva ha abrogato la Seconda Direttiva Patenti (91/439/CEE) dal 19 gennaio 2013.

I principi generali delle precedenti direttive sono stati mantenuti ma si è completato il processo di unificazione verso la completa integrazione europea. In particolare con:

- introduzione di un termine uniforme di validità amministrativa delle patenti di guida;
- rafforzamento del principio dell'accesso graduale alle categorie di veicoli a due ruote, nonché alle categorie di

³ Cfr. articolo 118-bis, codice della strada.

veicoli destinati al trasporto di passeggeri e merci;

- introduzione di nuove categorie di patenti che meglio possano riflettere le caratteristiche tecniche dei veicoli interessati, nonché l'abilità necessaria alla guida dei veicoli stessi;
- introduzione di una nuova, vera e propria, categoria di patente per i ciclomotori (la c.d. categoria AM);
- sostituzione del modello di patente definito dalla direttiva 91/439/CEE con un modello unico in formato tessera plastificata (in precedenza il modello in formato tessera, adottato dall'Italia, era opzionale).

Tale nuova disposizione dell'Unione europea è già stata modificata dai seguenti provvedimenti:

- Direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009, recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida (pubblicata in Gazzetta Ufficiale L 223 del 26 agosto 2009);
- Direttiva 2011/94/UE della Commissione, del 28 novembre 2011, recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente La patente di guida (pubblicata in Gazzetta Ufficiale L 314 del 29 novembre 2011). Apporta modifiche relativamente a:

- 1) correzione di alcuni errori materiali;
- 2) sostituzione del modello di patente che non conterrà più l'indirizzo del conducente;
- 3) significative modifiche alla disciplina della 000 (carta di qualificazione del conducente, di cui al decreto legislativo 286/2005), fra cui la sostituzione dell'apposito documento con l'indicazione del codice 95 nelle patente di guida.

Il decreto legislativo 59/2011, oltre al recepimento delle disposizioni recate dalla direttiva, provvede ad un più generale coordinamento ed aggiornamento del codice della strada, e in particolare del Titolo IV, anche alla luce delle modifiche introdotte da precedenti direttive recepite in via amministrativa, che non erano ancora state riportate nel testo del codice stesso.

In particolare sono stati modificati, tra gli altri, i seguenti articoli:

- a) articolo 47: ridefinizione della cilindrata dei ciclomotori e della loro velocità massima e introduzione di due nuove categorie internazionali di veicoli;
- b) articolo 115: abrogata la necessità per gli ultraottantenni di circolare solo con l'attestato rilasciato dalla CML;
- c) richiamo, all'interno del codice della strada, alla carta di qualificazione del conducente (CQC) e rinvio alle disposizioni specifiche in materia;
- d) articolo 115: abrogazione della necessità per gli ultraottantenni di circolare solo con l'attestato rilasciato dalla Commissione Medica Locale e rinvio alle disposizioni generali relative alle modalità di svolgimento della visita di rinnovo della validità della patente di guida;
- e) articolo 116: introduzione della patente di categoria AM per la guida di ciclomotori, della categoria A2,

introduzione delle nuove categorie (precedentemente si trattava di semplici sottocategorie, poi eliminate nell'ordinamento nazionale), B1, C1, C1E, D1, D1E, e ridefinizione delle sanzioni penali e amministrative per guida senza patente o con patente di categoria diversa, rispetto a quella prevista per un determinato veicolo (si veda l'articolo 116, commi 15 e *15-bis*, previsione della sanzione penale anche per la guida senza patente in condotta di ciclomotore;

f) articolo 116, comma 15: previsione della violazione amministrativa di guida di un veicolo con patente diversa da quella posseduta, ma appartenente allo stesso "gruppo";

g) articolo 117: ridefinizione dei limiti di guida per i neopatentati;

h) articolo 118: obbligo di dotazione della CQC per i filobus adibiti al trasporto di persone;

i) articolo 118-bis: introduzione del concetto di residenza normale ai fini del rilascio e del rinnovo della patente di guida;

l) articolo 120: eliminazione dei riferimenti a CIG e CAP KA;

m) articolo 121: ridefinizione dei requisiti personali e professionali degli esaminatori a seconda della loro abilitazione alle prove teoriche o alle prove pratiche di conseguimento delle patenti di guida;

n) articolo 123: adeguamento dei corsi che possono essere effettuati presso i centri di istruzione automobilistica;

o) articolo 124; modifiche alla disciplina delle patenti di guida per le macchine agricole e operatrici;

p) articoli 125 e 128: ridefinizione della disciplina in materia di validità delle patenti, al fine di adeguare la normativa alle nuove categorie di patenti;

q) articolo 128: possibilità di valutare patologia incompatibili con l'idoneità alla guida anche in sede di accertamenti medico-legali diversi da quelli dell'articolo 119; possibilità per il prefetto di disporre la revisione della patente di guida a chi fa uso personale di sostanze stupefacenti;

r) articolo 129: inapplicabilità dei provvedimenti di sospensione e revoca della patente rilasciata da Stato estero ad opera del prefetto, e previsione della nuova procedura di inibizione alla guida;

s) articoli 135 e 136; nuova disciplina relativa alle patenti rilasciate da Stati extraUE e previsione di nuove disposizioni sanzionatorie;

t) articoli 136-bis e 136- *ter* nuova disciplina relativa alle patenti rilasciate da Stati UE e previsione di nuove disposizioni sanzionatorie;

u) articolo 219-bis previsione esplicita del divieto di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie nei confronti dei conducenti minorenni;

v) allegato I: disposizioni relative al modello comunitario di patente di guida (esclusivamente modello card).

1.3. Il decreto legislativo 16 gennaio 2013, n.2

Il decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2, concernente “Modifiche al d.lgs. 18/04/2011, n. 59 (Attuazione delle direttive 2005/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida), ed al d.lgs. 21/11/2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normative in materia di liberalizzazione regolata

dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore ha previsto alcune novità, ancora prima dell'entrata in vigore del decreto 59/2011.

Tale corpus normativo è entrato in vigore il 2 febbraio 2013.

In particolare si evidenziano le modifiche al codice della strada riportate agli articoli 115, 116, 124, 125, 126, 128, 135, 136-bis, 180.

Le modifiche apportate dal decreto legislativo 2/2013 al decreto legislativo 286/2005 riguardano, per la maggior parte, la necessaria armonizzazione della normativa inerente la carta di qualificazione del conducente con la nuova normativa in materia di patenti di guida.

I conducenti in possesso delle patenti di guida delle categorie CI, CIE, C, CE, D1, DIE, D e DE che effettuano in maniera professionale il trasporto di persone a case devono conseguire la carta di qualificazione del conducente (CDC). Per il conseguimento della CC1C è obbligatoria una qualificazione iniziale e, per il rinnovo della stessa, una formazione periodica (articolo 14, decreto legislativo 286/2005).

L'articolo 15, decreto legislativo 286/2005, che è stato sostituito, prevede ora che la CQC può essere concessa a coloro che siano titolari di una patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo (SEE) e che hanno in Italia la residenza anagrafica ovvero la residenza normale così come prevista dall'articolo 118-bis, codice della strada. Possono conseguire la CQC, inoltre, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, purché svolgano attività di conducente alle dipendenze di un'impresa stabilita sul territorio italiano.

L'articolo 16, decreto legislativo 236/2005, che prevede le deroghe all'obbligo della CQC per alcune tipologie di veicoli, non è stato modificato, mentre l'articolo 17 (esenzioni), che è stato sostituito, indica i conducenti esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale, e che possano quindi ottenere la CQC per documentazione. Essi sono:

1) coloro che, alla data del 9 settembre 2008, erano già titolari di patente di guida italiana delle categorie D o DE e ai CAP di tipo KD, oppure di una patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente alla UE o allo SEE di categoria D1, 01E, D o DE;

2) coloro che, alla data del 9 settembre 2009, erano già titolari di patente di guida italiana delle categorie C o CE oppure di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente alla UE o alla SEE delle categorie CI, CIE, C o CE;

3) coloro che, alla data del 9 settembre 2008, erano già titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente alla UE o allo SEE equivalente rispettivamente alle categorie D1, DIE, D o DE, oppure, alla data del 9 settembre 2009, erano già titolari di una patente di guida equivalente alle categorie CI C 1E, C e CE, a condizione che essi svolgano la loro attività di conducente alle

dipendenze di un'impresa che sia stabilita sul territorio italiano.

L'articolo 18, decreto legislativo 286/2005 (qualificazione iniziale) anch'esso sostituito, al comma 1 prescrive i requisiti necessari per l'accesso alle varie parti del programma di qualificazione iniziale. L'articolo 2 prescrive la validità della CQC per le varie patenti di guida in relazione all'età del conducente al tipo di corso di qualificazione frequentato che può essere di tipo ordinario oppure accelerato. Per quanto riguarda la CQC per trasporto di cose, il conducente che ha compiuto gli anni 18 ma non ancora 21, frequenterà un corso accelerato, otterrà una CQC limitata alle categorie di patenti CI e CIE fino al compimento dei 21 anni; dopo di che la validità sarà estesa automaticamente anche alle patenti di categoria C e CE. Tale limitazione, che verrà indicata con la presenza del codice "107", non sarà applicata a colui che, avendo compiuto 18 anni ma non ancora 21, frequenterà un corso di qualificazione di ordinario. Se il corso accelerato verrà frequentato da persona che ha già compiuto 21 anni non vi sarà alcuna limitazione e la CQC sarà valida per tutte le categorie di veicoli conducibili con patente C e CE.

Per quanto riguarda la CQC per il trasporto di persone, il conducente che ha compiuto 21 anni ma non ancora 23, se frequenterà un corso accelerato avrà anch'esso delle limitazioni che saranno indicate con il codice "107" e che comporteranno la possibilità di condurre, fino al compimento dei 23 anni, solo veicoli categoria D1 e D1 E oppure veicoli delle categorie D e DE per servizi di linea con percorrenza non superiore a 100 chilometri; dopo il compimento dei 23 anni la limitazione sarà automaticamente eliminata. Detta limitazione non è applicata a coloro che, avendo compiuto 21 anni ma non ancora 23, abbiano frequentato un corso di qualificazione di tipo ordinario e a coloro che, avendo compiuto 23 anni, abbiano frequentato un corso accelerato.

Gli articoli 19 e 20, decreto legislativo 286/2005, che sono stati parzialmente modificati, prescrivono modalità ed i criteri per lo svolgimento dei corsi e le procedure d'esame, rispettivamente, per il conseguimento della CQC e la formazione periodica finalizzata alla conferma della sua validità.

L'articolo 21, decreto legislativo 286/2005, stabilisce che tutti i soggetti per i quali l'Italia rilascia la patente nel nostro Paese sia i corsi di qualificazione iniziale sia quelli di formazione periodica.

L'articolo 22, decreto legislativo 286/2005, che è stato modificato in molte sue parti, stabilisce che, al compimento degli obblighi di qualificazione iniziale per la CQC e/o la formazione periodica la sua conferma, si procederà (dal 18 aprile 2013) all'apposizione, sulla patente di guida, in corrispondenza delle categorie per le quali la CQC esplica la sua validità, del codice unionale armonizzato "95" seguito dalla data del conseguimento o della conferma della medesima. Per quanto riguarda invece i conducenti titolari di patente di guida rilasciata da Stati non appartenenti alla UE o

allo SEE²⁴, la Loro qualificazione iniziale e la formazione periodica verrà comprovata con il rilascio del documento formato card sul quale, in corrispondenza del ti patente per cui il documento è rilasciato, sarà apposto il codice unionale armonizzato "95" con le s modalità con cui si procede sulla patente di guida. Per quanto riguarda i conducenti titolari di patente di rilasciata da Urlo Stato non appartenente alla UE o allo SEE che siano titolari di una CQC rilasciata da uno Stato Membro, per comprovare di aver assolto gli obblighi relativi alla "CQC merci", dovranno avere con sé, oltre alla CQC rilasciata dallo Stato Membro, l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) 484/2002. Per quanto riguarda invece gli obblighi relativi alla "CQC persone" gli stessi titolari di patente di guida (rilasciata da uno Stato non appartenente alla UE o allo SEE con CQC rilasciata da uno Stato Membro) potranno, in alternativa, esibire la stessa CQC recante il codice unionale "95" o il certificato rilasciato dallo Stato Membro, del quale l'Italia abbia riconosciuto la validità sul territorio nazionale a condizione di reciprocità.

Il conducente che esercita la sua attività di autista alle dipendenze di un'impresa con sede sul territorio nazionale o che sia titolare di patente di guida estera" e titolare di CQC rilasciata. in-Italie può conseguire, direttamente per documentazione, senza l'applicazione dei criteri di propedeuticità previsti dall'articolo 125, comma 1, codice della strada, la patente di guida corrispondente a quella posseduta. Tale rilascio è previsto anche nel caso in cui con lo Stato che ha rilasciato la patente di guida non vi siano le condizioni di reciprocità che sono richieste dall'articolo 136, comma 1, codice della strada, e anche se il dipendente abbia stabilito la propria residenza in Italia da oltre un anno. Allo stesso modo può ottenere la patente di guida italiana, per documentazione, anche il titolare di patente rilasciata da uno Stato Membro dell'UE ottenuta per conversione di patente rilasciata da uno Stato terzo con il quale non esistano le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 1, codice della strada, che scada di validità.

L'articolo 23, decreto legislativo 285/2005, prevede che la disciplina sanzionatoria della "patente a punti" istituita con l'articolo 126-bis, codice della strada, si applichi anche alla CQC e al CAP di tipo KB. Detta decurtazione si applica qualora gli illeciti vengano commessi alla guida di un veicolo e nell'esercizio di un'attività professionale per cui i documenti sono richiesti.

1.4. Patenti rilasciate dagli Stati UE: nuova disciplina e conversione

L'articolo 136-bis, codice della strada: disposizioni in materia di patenti di guida e di abilitazioni professionali rilasciate da Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Le patenti di guida rilasciate dagli Stati Membri dell'Unione europea e dello Spazio economico

europeo sono equiparate alle corrispondenti patenti di guida italiane.

I conducenti muniti di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni e le norme di comportamento stabilite codice della strada.

Ai medesimi conducenti si applicano le sanzioni previste per i titolari di patente italiana.

Conversione patente UE — Residenza ex art. 118-bis c.d.s.

Il titolare di patente di guida in caso di validità, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito la residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, può richiedere la conversione della patente posseduta in patente di guida italiana, valida per le stesse categorie alle uguali è abilitato, senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121: il titolare di patente di guida, senza limiti di validità amministrativa, trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza normale deve proceder alla conversione della patente posseduta.

Rilascio duplicato patente UE - Residenza articolo 118-bis, codice della strada

Il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito la residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, può ottenere da un ufficio della Motorizzazione il rilascio di un duplicato della patente posseduta, qualora questa sia stata smarrita o sottratta.

Residente in Italia articolo 118-bis, codice della strada — Patente scaduta (articolo 126, codice della strada)

Il titolare di patente di guida o altra abilitazione professionale, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, residente in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, che circola con i predetti documenti scaduti di validità, è soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 126, comma 11. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro del documento scadute di validità, secondo le norme del Capo 1, Sezione II, del Titolo VI. Le medesime sanzioni si applicano nell'ipotesi di violazione delle disposizioni del comma 3, ultimo periodo (il titolare di patente di guida, senza limiti di validità amministrativa, trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza normale, deve procedere alla conversione della patente posseduta).

Non residente — Patente scaduta (articolo 126, codice della strada)

Il titolare di patente di guida o altra abilitazione professionale, rilasciata da uno Stato

dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, non residente in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, che circola con i predetti documenti scaduti di validità, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 126, comma 11.

Inibizione alla guida nei confronti di patenti non rilasciate in Italia (articoli 135 e 136-ter, codice della strada)

Il comma 2 dell'articolo 14, decreto legislativo 59/2011, modifica il comma 3 dell'articolo 129, codice della strada, in materia di sospensione della patente di guida sopprimendo la possibilità per il prefetto di sospendere la patente di guida rilasciata da uno Stato UE o SEE o extra UE.

La modifica, resa necessaria per dare attuazione alle disposizioni dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2006/126/CE, si deve ora coordinare con le nuove disposizioni dell'articolo 135, comma 5 e dell'articolo comma 1, codice della strada, che prevedono la facoltà per il prefetto competente rispetto al luogo della violazione di disporre, in luogo della sospensione della patente rilasciata da uno Stato UE, SEE o extra4 l'inibizione a guidare sul territorio nazionale per una durata uguale a quella del periodo di sospensione p per la violazione delle disposizioni del codice della strada, La stessa facoltà è stata attribuita al prefetto nel caso in cui un titolare di patente rilasciata da uno Stato SEE o extra UE commetta, sul territorio dello Stato, una violazione che comporta la sanzione amministrativa della revoca della patente di guida. In tali casi, infatti, il prefetto, in luogo della revoca della patente rilasciata da uno Stato UE, SEE o extra UE, dispone l'inibizione alla guida sul territorio i per due anni (3 anni se la violazione da cui discende la revoca afferisce agli articoli 183, 186-bis e 187 della strada).

Le nuove sanzioni accessorie saranno applicate dagli organi di polizia stradale procedendo al ritiro immediato del documento in occasione dell'accertamento della violazione e alla sua trasmissione alla Prefettura competente rispetto al luogo dell'accertamento della violazione allo scopo di permettere a tale Ufficio emettere un provvedimento di inibizione alla guida.

Elezione di domicilio legale in Italia

In occasione dell'accertamento di una violazione amministrativa da cui discende la possibilità di applicazione delle predette sanzioni accessorie ed allo scopo di facilitare le operazioni di notificazione dei provvedimenti di inibizione di guida emessi dal prefetto, gli organi di polizia stradale che redigono i verbali di contestazione relativi devono indicare, all'interno del verbale stesso, il luogo, situato nel territorio italiano, in cui trasgressore richiede che gli siano notificati i predetti provvedimenti".

Applicazione dell'istituto della "patente a punti" ai documenti di guida rilasciati da StatoUE

Con l'introduzione, nel 2003, dell'istituto della patente a punti nell'ordinamento italiano, il Legislatore aveva provveduto a prevedere una particolare procedura anche per le patenti straniere circolanti in Italia, e per le quali era necessario procedere alla decurtazione dei punti.

Infatti, l'articolo 6-ter del decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge agosto 2003, n. 214, ha introdotto una specifica procedura in materia di sanzioni per i titolari di patenti di guida rilasciate da uno Stato estero.

La norma prevedeva che ai titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, sia comunitario, sia extracomunitario nel quale non vige il sistema della patente a punti che violavano le disposizioni del codice della strada che prevedono la decurtazione di punti dalla patente di guida, si applicasse la decurtazione come previsto dall'articolo 126-bis, codice della strada.

I punteggi dovevano essere registrati in una speciale sezione dell'anagrafe dei conducenti tenuta dal D.T.T.S.I.S.: dal luglio 2004, è stata attivata una sezione speciale dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida destinata a contenere le generalità dei conducenti stranieri che hanno commesso nel territorio italiano violazioni che comportano la perdita di punti.

- 1) Se il titolare di patente estera totalizza almeno 20 punti in un anno, è inibita la guida di veicoli a motore in Italia per 2 anni.
- 2) Se 20 punti sono totalizzati in 2 anni è inibita la guida di veicoli a motore in Italia per 1 anno.
- 3) Se li totalizza in un periodo compreso tra 2 e 3 anni è inibita la guida di veicoli a motore in Italia per 6 mesi.

In tali casi, così come previsto dall'articolo 42, Convenzione di Vienna", il documento è ritirato e conservato fino alla scadenza del periodo o restituito prima della scadenza se la persona lascia il territorio dello Stato; verrà dato avviso all'Autorità che l'ha rilasciata e sul permesso internazionale verrà apposta la menzione "non più valida nello Stato italiano".

In sede di contestazione, sul verbale di contestazione deve essere indicata l'eventuale decurtazione di punteggio prevista.

Con la legge 29 luglio 2010, n. 120, si è modificato l'articolo 6-ter del decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, nel senso di prevedere l'applicazione dell'istituto della patente a punti a tutti i titolari di patente rilasciata all'estero, e non solo a quelli la cui patente è stata rilasciata da un Paese ove non vige tale disciplina, come previsto prima della Modifica.

Sul tema sono state emanate nel tempo alcune disposizioni da parte dei Ministeri dell'interno e dei Trasporti, per tentare di risolvere la questione legata all'applicazione della disciplina relativa alla patente a punti ai titolari di una abilitazione rilasciata all'estero.

Perché il meccanismo punitivo di cui si parla sia applicabile, è necessario che ricorrano due

presupposti: la patente deve essere rilasciata in uno Stato estero e deve essere commessa una violazione per la quale, secondo la tabella allegata all'articolo 126-bis, codice della strada, è prevista la decurtazione di punti.

Qualora il conducente straniero abbia sommato violazioni per un totale di 22 punti, è previsto il divieto di condurre veicoli in Italia per un periodo correlato al tempo occorse per commettere le violazioni che hanno comportato i 20 punti: un anno inibizione alla guida per due anni, due anni inibizione alla guida per un anno, tra i due e i tre anni inibizione alla guida per sei mesi.

Inizialmente non era prevista una specifica sanzione per inadempienza al divieto di guida, ma la legge n. 120/2010 ha disposto che la circolazione durante il periodo di inibizione alla guida è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218 c.d.s. ma, in luogo della revoca della patente ivi prevista, è disposta un'ulteriore inibizione alla guida per un periodo di 4 anni.

Il provvedimento di inibizione, secondo la modifica, sarà applicato "alla perdita totale del punteggio", forse dimenticando che alle patenti estere il punteggio non si decurta, ma si cumula.

Comunque, il provvedimento di inibizione applicato dal prefetto del luogo ove è stata commessa l'ultima violazione "che ha comportato la decurtazione di punteggio", deve essere notificato nelle forme dell'articolo 201 codice della strada, e la circolazione nel periodo di interdizione sarà punita con le sanzioni dell'articolo 218, comma 6, codice della strada", salvo applicare una ulteriore inibizione per altri 4 anni in luogo della revoca prevista dall'articolo 218, non potendosi revocare una autorizzazione rilasciata da un altro Stato.

A tal fine, il prefetto competente dovrà ricevere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la comunicazione di "perdita totale del punteggio", in quanto solo così potrà conoscere la situazione che rende necessaria l'emanazione del provvedimento di interdizione alla guida e la misura della durata per la quale deve essere disposto. L'unica sanzione veramente efficace per la circolazione nel periodo di interdizione pare quella del fermo del veicolo, anche se potrebbe essere inutile laddove questo sia stato preso in locazione, come spesso accade con i conducenti stranieri, anche perché, non essendo ammesso il pagamento in misura ridotta, non trova applicazione l'articolo 207, codice della strada.

Seppure la disposizione che prevede la sanzione per la circolazione nel periodo in cui è inibita la guida sia contenuta nel comma 2-bis dell'articolo 6-ter del decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, come convertito, con modifiche, dalla legge 10 agosto 2003, n. 214, stante il richiamo all'articolo 218, comma 6, del codice della strada, si ritiene che la procedura sanzionatoria sia quella del Titolo VI del codice della strada.

Da un punto di vista operativo, poco o nulla cambia per gli organi di polizia stradale operanti sulla strada, sul verbale di accertamento e contestazione di violazione alle norme del codice della

strada nei confronti di titolare di patente straniera, rilasciata da qualunque Stato dell'Unione europea o extraeuropeo, si provvederà a indicare il numero di punti che verranno decurtati per la violazione commessa.

E' importante riportare sul verbale di contestazione, le generalità corrette del trasgressore, al fine della efficace e corretta implementazione del registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'Ufficio da cui dipende l'agente accertatore provvederà alla comunicazione telematica dei dati del trasgressore al Ministero per la successiva decurtazione. L'indicazione di dati anagrafici non corretti determina la creazione di una nuova scheda, relativa al nuovo soggetto, con il rischio che il medesimo titolare di patente sia presente nel suddetto registro in più schede in quanto inserito con dati anagrafici diversi, con impossibilità anche da un punto di vista formale, di raggiungere la decurtazioni totale dei punti.

Anche le nuove modifiche continuavano a non risolvere alcuni problemi della procedura, rendendo pressoché impossibili l'accertamento e l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 218, codice della strada.

Infatti, oltre alle difficoltà pratiche di emissione del provvedimento di inibizione alla guida da parte della competente Prefettura, vi sono le ovvie difficoltà pratiche di notifica del provvedimento'; vi sono, inoltre, importanti difficoltà operative per gli agenti di polizia stradale che effettuano i controlli su strada: come fa l'operatore a sapere, in tempo reale, che il titolare di patente straniera che sta controllando è stato oggetto di il provvedimento di inibizione alla guida, visto che il suddetto provvedimento potrebbe essere stato emesso da qualunque Prefettura del territorio nazionale?

In caso di circolazione durante il periodo di inibizione alla guida il Legislatore ha giustamente previsto l'impossibilità di revoca della patente straniera, in quanto il provvedimento di revoca può essere adottato esclusivamente dall'Autorità che ha rilasciato il documento di guida della patente, sostituendo la revoca della patente con un ulteriore periodo di inibizione alla guida per 4 anni.

1.5 Obiettivi della direttiva 2011/UE della Commissione Europea

Sulla scorta delle suddette premesse, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 5 novembre 2011 è stata pubblicata la "Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa a regolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale".

Come visto nel paragrafo precedente, fino ad ora lo scambio di informazioni relative ad

infrazioni alle norme del codice della strada era fondato su una serie di convenzioni, alcune bilaterali, altre multilaterali come le cosiddette "Convenzioni di Strasburgo", sulla base delle quali è possibile:

a) ottenere i dati del proprietario di un veicolo il cui conducente ha commesso una violazione delle norme del codice della strada nello Stato Membro interessato;

b) ottenere la notificazione del verbale di accertamento della violazione una volta redatto, nei confronti del proprietario del veicolo.

La nuova direttiva interviene cercando di risolvere quelli che sono i problemi pratici delle attuali procedure internazionali, e dunque:

- 1)l'eccessiva differenziazione procedurale da uno Stato all'altro;
- 2)la necessità di mantenere contatti con troppi organismi;
- 3)la necessità di gestire corrispondenza in troppe lingue estere (dal momento che molte Convenzioni, pur accettando le lingue ufficiali dell'Unione europea, inglese e francese, chiedevano, in molti casi, la traduzione in lingua locale)".

Gli Stati Membri dovranno conformarsi alla direttiva 2011/82/UE, recependola nell'ordinamento nazionale alla presente direttiva entro il 7 novembre 2013.

In particolare, la direttiva 2011/82/UE mira ad assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e l'applicazione di sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato Membro diverso dallo Stato Membro in cui è stata commessa l'infrazione.

Se è vero che la nuova direttiva ha standardizzato la procedura, dal momento che ogni Stato si dovrà rivolgere al proprio "punto di contatto nazionale", è pur vero che ha ristretto l'ambito di applicazione a pochissime infrazioni, ed in particolare:

- 1)eccesso di velocità;
- 2)mancato uso della cintura di sicurezza;
- 3)mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- 4)guida in stato di ebbrezza;
- 5)guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;
- 6)mancato uso del casco protettivo;
- 7)circolazione su una corsia vietata;
- 8)uso indebito di telefonia cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida, con

impossibilità di procedere secondo la disciplina prevista nei confronti delle altre violazioni alle norme regolanti la circolazione stradale.

Le precedenti convenzioni multilaterali o bilaterali non avevano invece restrizioni di sorta riguardo alle tipologie di violazione.

Per ogni altra violazione diversa da quelle indicate e per i veicoli immatricolati in Stati extra UE, si procederà come in passato, tentando la ricerca dei dati con gli strumenti a disposizione e cercando di notificare i verbali relativi a violazioni commosse da veicoli o da soggetti residenti all'estero. Per le indagini relative alle suddette infrazioni in materia di sicurezza stradale gli Stati Membri autorizzano i punti di contatto nazionali degli altri Stati Membri ad accedere ai seguenti dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con la facoltà di procedere a consultazioni automatizzate sui: dati relativi ai veicoli e dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicolo.

Qualsiasi consultazione in forma di richiesta presentata è effettuata dal punto di contatto nazionale dello Stato Membro dell'infrazione che utilizza un numero completo di immatricolazione. Lo Stato Membro dell'infrazione utilizza a norma della presente direttiva i dati ottenuti per stabilire la responsabilità personale per le infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Ai fini dello scambio dei dati, ogni Stato Membro designa un punto di contatto nazionale. Le competenze dei punti di contatto nazionali sono disciplinate dalla legislazione applicabile dello Stato Membro interessato.

Gli Stati Membri adottano tutte le misure necessarie per assicurare che lo scambio di informazioni sia effettuato con mezzi elettronici utilizzabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati. Gli Stati Membri garantiscono che lo scambio di informazioni sia effettuato in modo efficiente in termini di costi e in modo sicuro e garantiscono la riservatezza dei dati trasmessi, nella misura del possibile utilizzando applicazioni informatiche esistenti,

Lo stato membro invia la lettera d'informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata di aver commesso l'infrazione in materia di sicurezza stradale, dell'infrazione esso include, conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente quale, in particolare, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza stradale, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, il titolo della normativa nazionale violata e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione.

Gli Stati Membri devono fornire agli utenti della strada le necessarie informazioni sulle norme vigenti sul loro territorio e sulle misure di attuazione della direttiva in collaborazione con, tra altri organismi, enti addetti alla sicurezza stradale, organizzazioni non governative operanti nel settore della sicurezza stradale e club automobilistici.

È chiaro dunque che i dati necessari per la compilazione del verbale (l'informazione) dovranno

essere richiesti esclusivamente al "punto di contatto" nazionale, il quale provvederà alla trasmissione degli stessi all'organo di Polizia Stradale; quest'ultimo dovrà quindi indirizzare la lettera d'informazione, includendo, ai sensi del comma 2 dell'articolo 5, "*... conformemente al proprio diritto, ogni informazione pertinente quale, in particolare, la natura dell'infrazione in materia di sicurezza strada-ledi cui all'articolo 2, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione, il titolo della normativa nazionale violata e la sanzione e, ove opportuno, i dati riguardanti il dispositivo usato per rilevare l'infrazione ...*", con la possibilità e non l'obbligo di utilizzare il modello riportato nell'allegato.

Entro il termine perentorio di 60 giorni dal ricevimento di questa lettera, il proprietario del veicolo ha il dovere di rispondere, inviando uno specifico modulo, in cui indicare i dati del soggetto trasgressore ovvero può contestare la violazione. La sanzione deve essere pagata allo Stato Membro in cui la violazione è accertata.

CAPITOLO 2

LA COMPETENZA GIURISDIZIONALE E IL DIRITTO APPLICABILE

2.1 Individuazione della competenza giurisdizionale: generalità

La prima domanda che il giudice italiano deve porsi, una volta investito della trattazione di una controversia coinvolgente uno o più elementi di estraneità, è quella di vedere se egli sia fornito di competenza giurisdizionale, ovvero se, al contrario, tale competenza spetti ad un giudice straniero. La materia è disciplinata dalla normativa comunitaria per ciò che attiene ai rapporti con gli ordinamenti degli altri Paesi dell'U.E., ad eccezione della Danimarca (fatta peraltro salva la precisazione per cui dal 29 giugno 2007 la Danimarca ha deciso di aderire a due regolamenti comunitari già in vigore, vale a dire quello n. 44/2001 sulla giurisdizione, riconoscimento ed esecuzione in materia civile e commerciale (c.d. Bruxelles I), nonché a quello n. 1348/2000 sulla notificazione di atti civili e commerciali in materia civile e commerciale) e, ovviamente, nel solo ambito delle questioni disciplinate, in relazione a singole materie, dal vigente diritto comunitario. Per gli altri Paesi debbono trovare applicazione vuoi (e, naturalmente, con priorità rispetto alla normativa di diritto internazionale privato italiano) le eventuali convenzioni internazionali vigenti ed applicabili all'Italia (oltre che, ovviamente, al Paese di volta in volta coinvolto dall'elemento di estraneità), vuoi (in assenza di convenzioni internazionali sul punto) le norme di cui alla L. 218 del 1995. Si noti che queste ultime andranno a coprire però anche quei profili di rapporti intra-comunitari non regolati – o non ancora regolati – dalla normativa dell'U.E.

Le materie disciplinate dalla normativa dell'U.E. in punto competenza giurisdizionale attengono ai profili seguenti: *materia civile e commerciale*, che è quella del nostro interesse le altre le citiamo a titolo di conoscenza, *separazione, divorzio e annullamento del matrimonio*, materia che viene definita con esclusione di argomenti quali: le cause del divorzio, gli effetti del matrimonio sui rapporti patrimoniali o altri provvedimenti accessori ed eventuali, provvedimenti derivanti da illeciti penali commessi da minori, gli organismi d'investimento collettivo.

Come già anticipato, se l'elemento di estraneità non concerne un Paese U.E. di solito le convenzioni internazionali non si occupano di profili di competenza giurisdizionale, limitandosi a

disciplinare questioni legate al diritto applicabile. Fanno eccezione la convenzione di Bruxelles del 1968 (superata in ambito comunitario dal regolamento n. 44 del 2001) e la convenzione di Lugano (testo inglese) del 16 settembre 1988, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, applicabile nei rapporti con l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera e sempre (avuto riguardo al fatto che essa è ricalcata sul testo della Convenzione di Bruxelles del 1968) ad esclusione di materie quali, ad esempio, lo stato e la capacità delle persone fisiche, il regime patrimoniale fra coniugi, i testamenti e le successioni, i fallimenti, i concordati ed altre procedure affini, la sicurezza sociale, l'arbitrato. Da notare che il 30 ottobre 2007 è stata firmata la nuova convenzione di Lugano tra la CE e alcuni paesi membri dell'EFTA - Svizzera, Norvegia e Islanda - concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Il testo della nuova Convenzione - che entrerà in vigore il primo giorno del sesto mese successivo alla data in cui la CE e un membro EFTA avranno depositato gli strumenti di ratifica (art. 69, comma 4) - riproduce in modo sostanzialmente identico le disposizioni del Reg. n. 44/2001 (ed in particolare dei suoi primi 61 articoli, fatta salva una precisazione riguardo alle obbligazioni alimentari di cui all'art. 5, n. 2, volta a conferire competenza accessoria anche ai giudici investiti di una domanda relativa alla responsabilità genitoriale, purché questi ultimi non siano a loro volta competenti in forza della mera cittadinanza di una delle parti: in tal modo anticipandosi una futura, probabile evoluzione del sistema comunitario).

In difetto di un'apposita convenzione internazionale dovrà trovare applicazione la disciplina dettata in linea generale dalla già citata l. n. 218 del 1995 ed in particolare gli articoli seguenti:

- da 3 a 11 per quanto attiene ai criteri generali di attribuzione della giurisdizione;
- in ordine di numerazione gli articoli 22, 32, 37, 40, 42, 44 e 50, per quanto riguarda svariati criteri speciali di attribuzione della giurisdizione, in relazione a specifiche materie;
- gli articoli 64-68 per il riconoscimento e l'esecuzione di provvedimenti stranieri in Italia;
- gli articoli 69-71 per quanto concerne l'esecuzione di mezzi di prova disposti da autorità straniere e la notificazione di atti di autorità straniere.

2.2 La definizione di elemento di estraneità nell'Ordinamento Italiano

Per elemento di estraneità all'ordinamento giuridico italiano deve intendersi ognuna di quelle particolari situazioni che, stando alla legislazione italiana, comportano un conflitto con una o più legislazioni straniere, determinando così l'applicabilità delle norme italiane di diritto internazionale privato e processuale (o norme di conflitto). L'elemento di estraneità è il presupposto dell'applicazione delle norme di conflitto e del richiamo dell'ordinamento straniero: l'esempio più

«classico» di elemento di estraneità è la nazionalità non italiana dei soggetti del rapporto; l'elemento di estraneità può essere indicato esplicitamente dal legislatore oppure ricavarsi per implicito. Tale elemento di estraneità può altresì comportare problemi sotto il profilo della giurisdizione del giudice adito, comportando poi anche la possibilità che, quanto meno in astratto, un processo sia di fatto instaurato parallelamente di fronte ad autorità giudiziarie di più Paesi, con conseguenti eventuali ricadute anche per ciò che attiene al riconoscimento ed all'esecuzione in uno Stato di una sentenza emessa da un giudice di uno Stato diverso.

Al riguardo possono venire in considerazione – alla stregua di elementi di estraneità – profili quali, ad esempio, la cittadinanza dei soggetti coinvolti, il loro domicilio o la loro residenza, la collocazione all'estero di un determinato bene, la conclusione all'estero di un certo negozio, l'effettuazione all'estero di una determinata formalità pubblicitaria, ecc.

Agli occhi del giudice italiano che si veda proporre una causa caratterizzata dalla presenza di uno o più elementi di estraneità, una fondamentale distinzione si impone, quanto meno allo stato attuale, tra:

- individuazione della sussistenza (o meno) della giurisdizione italiana (e delle relative conseguenze in punto di litispendenza internazionale e connessione), con il collegato tema dell'efficacia (vale a dire: riconoscimento ed esecuzione) in Italia delle sentenze straniere e
- accertamento del diritto applicabile alla fattispecie in esame.

Entrambi questi profili sono regolati in Italia, in linea generale, dalla legge fondamentale in materia, vale a dire la Legge 31 maggio 1995, n. 218 (Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato).

Pertanto, sul primo punto, cioè quello della giurisdizione italiana, nonché del riconoscimento e dell'esecuzione delle sentenze straniere è largamente intervenuta la normativa comunitaria. Ne consegue la necessità di distinguere, innanzi tutto, tra estraneità «comunitaria» e «extracomunitaria». La predetta normativa è altresì intervenuta (e lo farà sicuramente ulteriormente con maggiore ampiezza nel prossimo futuro) sul tema del diritto applicabile.

Il primo punto (accertamento della competenza giurisdizionale, litispendenza, connessione, riconoscimento ed esecuzione di decisioni straniere) si iscrive in quella che viene definita del “regolamento di Bruxelles”, cioè l'ottica in cui si sono posti i regolamenti «soprannominati» Bruxelles I, Bruxelles II, Bruxelles II *bis*, volti ad affrontare il tema dell'individuazione, per le cause transfrontaliere, del giudice dotato di competenza giurisdizionale, delle conseguenti questioni di litispendenza e di connessione, nonché del riconoscimento e dell'esecuzione delle decisioni giurisdizionali, per un breve excursus dalla convenzione di Bruxelles al Regolamento Bruxelles I e al Reg. Bruxelles II e IIbis.

Il secondo punto, che riguarda il diritto applicabile è invece riferibile a quello che (sempre impropriamente) viene denominato il regolamento di Roma» e cioè l'ottica in cui si è posto il regolamento Roma II», che riveste interesse per l'esame dell'argomento trattato, vale a dire l'idea di uno strumento comunitario volto a dettare una disciplina uniforme sulla legge applicabile (da parte del giudice che sia stato individuato sulla base dei criteri comunitari attributivi di competenza giurisdizionale).

La legge che non necessariamente sarà quella del Paese del giudice, come sopra individuato, sarà quella della successiva proposta di cooperazione rafforzata.

La prima domanda da porsi, allorché ci si trova di fronte ad un elemento di estraneità, è dunque se esso coinvolga o meno uno degli ordinamenti dei Paesi dell'U.E., o, più esattamente, di uno qualsiasi di essi facenti parte dell'U.E. ad eccezione della Danimarca, posto che tale Paese, quanto meno per il momento, ha deciso di restare fuori.

In caso di risposta positiva all'interrogativo di cui sopra, dunque, molte delle norme che troviamo nel testo legislativo fondamentale in materia di diritto internazionale privato e processuale (la legge n. 218 del 1995) non potranno trovare applicazione, dovendosi invece applicare i regolamenti dell'U.E.

Occorre osservare, inoltre, che lo stesso art. 2 della l. n. 218 del 1995 stabilisce: "Le disposizioni della presente legge non pregiudicano l'applicazione delle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia".

Ne deriva che, una volta esclusa l'applicabilità di norme comunitarie (perché l'elemento di estraneità non si riferisce ad uno dei Paesi menzionati appartenenti all'U.E., ovvero perché riguarda un aspetto non – o non ancora – disciplinato dai regolamenti in materia), il giudice dovrà chiedersi se per caso non occorra avere riferimento alle norme di un trattato internazionale eventualmente esistente ed in vigore in materia, applicabile in Italia per effetto della sottoscrizione e della ratifica dello stesso da parte del nostro Paese.

A complicare ulteriormente le cose interviene quello che si potrebbe definire il rilievo «extracomunitario» ed «ecumenico» delle disposizioni di taluni regolamenti.

Sarà opportuno ricordare a questo punto che gli interventi sul piano del diritto comunitario, sui due punti sopra evidenziati, vale a dire:

- a) «Regolamento di Bruxelles», cioè disciplina uniforme di
 1. competenza giurisdizionale;
 2. litispendenza e connessione;
 3. riconoscimento ed esecuzione di decisioni straniere;
- b) «Regolamento di Roma», cioè disciplina uniforme delle regole di diritto internazionale privato

(d.i.p.) sul diritto applicabile, costituiscono parte integrante di ciò che va sotto il nome di cooperazione giudiziaria in materia civile.

Nel contesto del complesso meccanismo di comunitarizzazione della cooperazione giudiziaria in materia civile, tale attività trova oggi la sua base legale nell'art. 81 della Versione consolidata del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione **europea (2008/C 115/01)** (c.d. Trattato di Lisbona) che stabilisce quanto segue:

Articolo 81 (ex articolo 65 del TCE)

L'Unione sviluppa una cooperazione giudiziaria nelle materie civili con implicazioni transnazionali, fondata sul principio di riconoscimento reciproco delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali. Tale cooperazione può includere l'adozione di misure intese a ravvicinare le disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri.

2. Ai fini del paragrafo 1, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, adottano, in particolare se necessario al buon funzionamento del mercato interno, misure volte a garantire:

- a) il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali e la loro esecuzione;
- b) la notificazione e la comunicazione transnazionali degli atti giudiziari ed extragiudiziali;
- c) la compatibilità delle regole applicabili negli Stati membri ai conflitti di leggi e di giurisdizione;
- d) la cooperazione nell'assunzione dei mezzi di prova;
- e) un accesso effettivo alla giustizia;
- f) l'eliminazione degli ostacoli al corretto svolgimento dei procedimenti civili, se necessario promuovendo la compatibilità delle norme di procedura civile applicabili negli Stati membri;
- g) lo sviluppo di metodi alternativi per la risoluzione delle controversie;
- h) un sostegno alla formazione dei magistrati e degli operatori giudiziari.

I parlamenti nazionali sono informati della proposta di cui al secondo comma. Se un parlamento nazionale comunica la sua opposizione entro sei mesi dalla data di tale informazione, la decisione non è adottata. In mancanza di opposizione, il Consiglio può adottare la decisione.

In uno scenario tanto complesso, un valido punto di riferimento è costituito dalla Rete giudiziaria europea in materia civile e commerciale.

Un'altra interessante fonte di informazioni si rinviene nel sito della Commissione, più esattamente nella parte di esso dedicata alla Cooperazione giudiziaria in materia civile.

Da un punto di vista pratico, poi, indispensabile è il riferimento all'Atlante giudiziario europeo in materia civile.

2.3 Il problema della legge applicabile e dell'armonizzazione dei diritti interni

I regolamenti comunitari emanati in una prima fase (si pensi ai Regolamenti Bruxelles I, Bruxelles II, Bruxelles II *bis*) non concernevano (e nella struttura attuale continuano a non concernere) il tema del diritto sostanziale applicabile. Come si è visto, le questioni affrontate da tali strumenti attengono ad alcuni specifici problemi processuali nelle relazioni transfrontaliere, determinando, ad esempio, quale sia il giudice competente di quelli denominati di Bruxelles», ma non si spingono a stabilire quale sia il diritto applicabile da tale giudice nella soluzione di quelle controversie denominati Roma II».

La situazione è però in rapida evoluzione: così il Regolamento di Roma II si occupa proprio del tema del diritto applicabile alle controversie transfrontaliere.

Laddove i regolamenti comunitari nulla dispongono (ancora), in linea di principio, come già ricordato, i giudici dei vari Paesi dovranno fare applicazione delle loro norme nazionali di diritto internazionale privato (per l'Italia, il punto di riferimento sarà dato, naturalmente, dalla Legge 31 maggio 1995, n. 218).

Esistono peraltro svariate convenzioni internazionali sulla legge applicabile, sia a livello generale che a livello specifico, alcune di queste sono già state citate e si riferiscono a quelle elaborate dalla Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato, organizzazione che persegue appunto la finalità dell'armonizzazione a livello mondiale delle norme in materia di diritto internazionale privato, la quale ha elaborato una trentina di convenzioni internazionali, delle quali circa venti sono attualmente in vigore e la maggior parte delle quali verte esclusivamente sulle regole relative al conflitto di leggi.

2.4 Il diritto applicabile alle obbligazioni extracontrattuali

L'obiettivo di questa disamina è quello dell'individuazione della legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali, in relazione al quale la Commissione ha posto in atto alcune iniziative, sfociate nella Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali ("Roma II"), nonché la «Consultazione in merito a un progetto preliminare di proposta di regolamento del consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali». A questa attività è seguita la presentazione, il 21 febbraio 2006, di una Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali ("Roma II") (presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE).

La materia viene comunemente indicata con la denominazione «Roma II» (per essere chiari, il

riferimento a «Roma» indica, in buona sostanza, il fatto che lo strumento concernerà non problemi di competenza giurisdizionale ma di legge applicabile, similmente a quanto avvenne già con la Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, mentre l'ordinale «II» indica che la materia è, ovviamente, diversa da quella delle obbligazioni contrattuali).

I lavori sopra descritti hanno dato finalmente vita al Regolamento n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio dell' 11 luglio 2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (Roma II), entrato in vigore l'11 gennaio 2009, articolo 32.

Il regolamento Roma II verrà esaminato esaurientemente nei capitoli successivi.

2.5 La legge applicabile per i sinistri stradali: Roma II, la Convenzione dell'Aia e la direttiva sull'assicurazione dei veicoli

Un sinistro stradale transfrontaliero verificatosi nell'Unione europea può essere soggetto all'applicazione di tre regimi giuridici, tutti contenenti disposizioni sul conflitto di leggi.

Detti regimi sono contenuti nel regolamento Roma II⁴, nella Convenzione dell'Aia sul diritto applicabile agli incidenti stradali e nella direttiva sull'assicurazione degli autoveicoli⁵. Nell'ottica del rafforzamento e consolidamento del mercato interno, il legislatore europeo ha ritenuto opportuno procedere ad una codificazione sistematica delle direttive più importanti in materia di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e la relativa assicurazione: si è dunque optato per l'abrogazione delle direttive n.72/166/CEE, n. 84/5/CEE, 90/232/CEE, n. 2000/26/CE e la n. 2005/14/CE in favore della nuova Direttiva n. 2009/103/CE del 16/09/2009.

La novella comunitaria racchiude ora in un unico testo i vari aspetti della tematica in esame, tra cui si ricordano: l'obbligo assicurativo dei veicoli; la previsione di una copertura assicurativa minima tripartita per danni a persone, per danni a cose e per sinistro); il diritto della vittima a proporre azione diretta nei confronti dell'impresa assicuratrice. Il diritto deve essere esercitato con decorrenza entro tre mesi dalla data di presentazione della richiesta d'indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri; l'impresa di assicurazione o il suo mandatario dovrà presentare un'offerta d'indennizzo motivata, nel caso in cui la responsabilità non sia contestata e il danno sia quantificato o fornire una risposta motivata sugli elementi dedotti nella domanda, qualora la responsabilità sia negata o non sia stata chiaramente accertata o il danno non sia stato interamente quantificato. Gli Stati membri adottano disposizioni al fine di assicurare che, qualora l'offerta non sia stata presentata entro il

⁴ Regolamento (CE) n. 864/2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali

⁵ Direttiva 2009/103/CE

termine di tre mesi, l'importo dell'indennizzo offerto dall'impresa di assicurazione o riconosciuto dal giudice alla persona lesa produca interessi (art. 22).

Inoltre il testo unico ha recepito dalle direttive abrogate l'istituzione di centri d'informazione, incaricati di:

- a) tenere un registro contenente diverse informazioni riguardanti la vettura, le polizze di assicurazione e le imprese di assicurazione;
- b) coordinare la compilazione e la diffusione di dette informazioni;
- c) assistere gli aventi diritto nell'ottenere le informazioni.

L'istituzione di un organismo d'indennizzo incaricato di risarcire le persone nel caso in cui:

- 1) l'impresa di assicurazione o il suo mandatario non abbiano dato una risposta motivata sugli elementi dedotti nella richiesta d'indennizzo entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta di indennizzo all'impresa di assicurazione del veicolo il cui uso ha provocato il sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri;
- 2) l'impresa di assicurazione non abbia designato un mandatario per la liquidazione dei sinistri nello Stato membro di residenza della persona lesa.

Nell'ottica infine del sistema Carta Verde, il cui campo d'azione va oltre i confini dell'UE, la Direttiva impone agli Stati Membri di adottare misure specifiche anche per i veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo. La Direttiva sull'assicurazione autoveicoli trova applicazione in questo ambito, poiché la maggior parte delle richieste di risarcimento derivanti dai sinistri stradali è soddisfatta dagli assicuratori, piuttosto che dal responsabile dell'incidente⁶.

In Europa, le compagnie di assicurazione devono agire conformemente alle disposizioni stabilite nella Direttiva. Una di tali disposizioni prevede che la copertura assicurativa debba essere garantita conformemente alle leggi in vigore nel luogo in cui si è verificato l'incidente o alla legge applicabile nel luogo in cui si trova normalmente il veicolo, in base al riferimento normativo che garantisca la copertura maggiore. Se la fornitura di copertura riguarda non soltanto l'importo massimo previsto dalla polizza, ma anche il tipo e la quantificazione dei danni, vengono ulteriormente promosse le finalità della Direttiva di proteggere gli interessi delle parti lese, indipendentemente dal luogo nell'Unione in cui si è verificato l'incidente.

La difficoltà consiste nel fatto che, tuttavia, potrebbe sorgere un conflitto con l'applicazione delle norme del regolamento Roma II. L'obiettivo del Regolamento di Roma II è di condurre il

⁶ "Compensation of Victims of Cross-border Road Traffic Accidents in the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-border Victims" (Indennizzo delle vittime di incidenti stradali transfrontalieri nell'UE, confronto delle prassi nazionali, analisi dei problemi e valutazione delle opzioni possibili per migliorare la posizione delle vittime d'incidenti transfrontalieri), relazione elaborata dallo studio legale Demolin Brulard Barthélémy per la Commissione e disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf

giudice all'applicazione della legge vigente nel luogo dell'incidente⁷ o della legge vigente nel luogo di residenza abituale comune alle parti in causa⁸. Eccezionalmente, potrebbe condurre all'applicazione di un'altra legge, se si tratta della legge in vigore in uno Stato manifestamente più vicino all'obbligo extracontrattuale rispetto allo Stato in cui è avvenuto l'incidente o allo Stato di residenza abituale comune⁹. È stato rilevato come l'applicazione di una legge diversa da quella del luogo di residenza della parte lesa possa condurre a compensazioni in eccesso o compensazioni in difetto e presentare vantaggi o svantaggi in termini di periodi di prescrizione¹⁰. Tuttavia, queste norme possono essere soggette alla normativa sul conflitto di leggi della direttiva sull'assicurazione autoveicoli. Si può discutere se la norma della Direttiva summenzionata possa essere considerata come norma inderogabile e obbligatoria ai sensi dell'articolo 16 di Roma II o come una disposizione di diritto comunitario, che stabilisce una norma sul conflitto di leggi in relazione a una questione particolare ai sensi dell'articolo 27 di Roma II. Sebbene sia possibile dare in questo modo un senso alla relazione tra i due strumenti, significa tuttavia che la legge applicabile sarebbe oggetto di frammentazione, perché una legge si potrebbe applicare alle questioni inerenti la responsabilità e la prescrizione e un'altra alle questioni concernenti il tipo e la quantificazione del danno. Ciò potrebbe avere conseguenze indesiderate con un'exasperazione ingiustificata della compensazione in eccesso o in difetto della parte lesa. L'articolo 28 del regolamento Roma II consente l'applicazione della Convenzione dell'Aia da parte degli Stati membri che risultavano esserne parti contraenti¹¹ all'entrata in vigore di scelta della legge applicabile, in virtù delle diverse finalità e dei diversi obiettivi. In linea di principio, la convenzione indica la legge del luogo in cui è avvenuto l'incidente o la legge del luogo di immatricolazione del veicolo, come legge applicabile. La relazione esatta tra Roma II e la Convenzione dell'Aia deve essere ancora chiarita. Ad esempio, l'articolo 1 di Roma II e l'articolo 1 della convenzione dell'Aia definiscono entrambi il campo di applicazione dei rispettivi strumenti e fanno entrambi riferimento alla responsabilità per le obbligazioni extracontrattuali. Si può discutere che l'interpretazione della frase contenuta nell'articolo 1 della convenzione possa essere condizionata per quanto riguarda la sua applicazione tra gli Stati membri dell'Unione e riflettere le definizioni autonome e reciprocamente esclusive dei termini obbligazioni contrattuali ed extracontrattuali usati nei regolamenti Roma I¹² e Roma II. Tale punto può essere controverso. Non

⁷ Articolo 4, paragrafo 1

⁸ Articolo 4, paragrafo 2

⁹ Articolo 4, paragrafo 3

¹⁰ Cfr. la relazione della Commissione n. 4, pagg. 22-23 e 43-44

¹¹ Gli Stati membri dell'Unione che sono anche parti contraenti della convenzione dell'Aia sono: Austria, Belgio, Francia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Repubblica ceca, Slovenia, Slovacchia e Spagna.

¹² Regolamento (CE) n. 593/2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

è inoltre chiaro se gli accordi relativi alla scelta della legge applicabile ammessi da Roma II siano consentiti dalla convenzione.

In merito al rapporto tra Roma II e la convenzione dell'Aia, anche facendo chiarezza, la situazione rimane comunque complessa e può incoraggiare il cosiddetto "forum shopping" alla luce dei possibili esiti diversi a seconda della sede adita. Ciò non aiuta quanti desiderano liquidare i sinistri senza ricorrere al contenzioso, dato che non è possibile stabilire con assoluta certezza quale legge debba essere applicata allo scopo.

Per quanto riguarda la convenzione dell'Aia e la direttiva sull'assicurazione autoveicoli, sembra piuttosto evidente che la convenzione non debba pregiudicare l'applicazione della direttiva. L'Unione Europea stessa non è vincolata alla convenzione e meno della metà degli Stati membri ne sono parti contraenti. Permettere alla convenzione di influire sull'applicazione del diritto dell'Unione significherebbe arrivare a un'applicazione iniqua della legge tra gli Stati membri, contravvenendo in tal modo al principio fondamentale di uniformità. Tuttavia, l'applicazione della Direttiva può a sua volta condurre a una frammentazione della legge applicabile, analogamente a quanto avviene per Roma II.

L'attuale situazione non è soddisfacente. È complessa e manca di coerenza e continuano a esserci motivi di incertezza. La maggior parte dei danni causati da incidenti stradali viene liquidata senza far ricorso a contenziosi con un accordo diretto tra le parti lese e le compagnie di assicurazione¹³. Le norme della direttiva sull'assicurazione degli autoveicoli favoriscono la parte lesa in tale situazione. Esse riconoscono la posizione di debolezza delle parti lese nel rapporto e creano un sistema in cui la richiesta di risarcimento può essere trasmessa dal paese di origine della parte lesa e nella sua lingua. Tali giustificazioni non si applicano tra parte lesa e il responsabile dell'incidente, laddove le parti siano su un piano paritario. Tuttavia, nel caso di un'azione diretta contro una compagnia di assicurazione, esiste già un quadro che fornisce la base per superare le difficoltà affrontate dalle parti lese.

Sono già state presentate diverse opzioni per porre rimedio alla situazione attuale. L'armonizzazione delle leggi sostanziali concernenti i danni e i periodi di prescrizione risolverebbe le attuali problematiche relative alla legge applicabile. Tuttavia, sebbene esista la possibilità remota di trovare un accordo in relazione ai periodi di prescrizione in un futuro non troppo lontano, è chiaro che l'armonizzazione delle leggi riguardanti i danni rappresenta un obiettivo utopistico nel

¹³Si veda in relazione al sistema britannico, R. Lewis 'Insurance and the Tort System' 25 LS (2005) 85 - 88. Si veda inoltre la relazione di E.W. Essen, alla Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato, *"Actes et Documents de la XIX Session,"* 1970, t.III, 200 - 206 rispetto alle argomentazioni presentate dalla delegazione svizzera all'Undicesima sessione della Conferenza dell'Aia secondo cui su 1000 incidenti stradali, 995 vengono risolti dalle compagnie assicurative in sede extragiudiziale.

breve e medio termine. L'accordo in questo senso non sembra essere raggiungibile in un futuro immediato. La trasmissione di informazioni sui periodi di prescrizione non risolve la complessa questione della scelta della legge applicabile in questo ambito e, secondo autori che hanno studiato questa intrigata materia, non avrà un effetto tale da superare gli attuali pregiudizi nei confronti delle parti lese.

Non esiste una soluzione ideale per le problematiche in questo ambito. Si auspica da più parti di raggiungere una soluzione in base alla quale sia applicata la legge vigente nel paese di residenza della parte lesa nelle azioni intentate direttamente contro una compagnia di assicurazione e promosse conformemente alla direttiva sull'assicurazione autoveicoli. Tale soluzione favorirebbe sia la libera circolazione transfrontaliera delle persone nell'Unione Europea sia l'azione della Commissione Europea volta a rafforzare i diritti delle parti lese.

Tuttavia, è necessario stabilire se applicare tale legge in toto, esponendo la condotta del conducente alle norme sulla responsabilità di uno Stato in cui non stava agendo al momento dell'incidente, o se dividere la legge in modo che l'aspetto della responsabilità sia disciplinato dalla legge vigente nel luogo in cui è avvenuto l'incidente, mentre tutti gli altri aspetti del sinistro sono disciplinati dalla legge dello Stato di residenza abituale della parte lesa. Come affermato in precedenza, la divisione della legge applicabile potrebbe essere oggetto di critiche per quanto riguarda l'incoerenza degli esiti, che potrebbe condurre a indennizzi eccessivamente elevati o eccessivamente bassi delle parti lese. Per questo motivo e considerando che le compagnie di assicurazione sono già soggette alle leggi in ciascuno Stato membro, in virtù delle norme contenute nella direttiva sull'assicurazione per gli autoveicoli e nel regolamento Roma II e/o nella convenzione dell'Aia, si ritiene giustificata l'applicazione completa della legge vigente nello Stato di residenza abituale della parte lesa con l'avvertenza che il ricorrente scelga tra il ricorso nei confronti della compagnia di assicurazioni o nei confronti del responsabile dell'incidente, in modo da evitare problemi correlati alle relative azioni.

CAPITOLO 3

LA CIRCOLAZIONE INTERNAZIONALE: I SINISTRI

3.1 I sinistri esteri

Nella gestione pratica con il termine di “Sinistri Esteri” ci si riferisce comunemente a due tipologie di sinistri con due procedure completamente diverse:

- a) i sinistri avvenuti in Italia con controparte estera che per la verità sono sinistri italiani avendo le medesime caratteristiche risarcitorie e procedura di trattazione e nell’eventualità che si celebrasse il processo ci sono talune differenze che metteremo in luce nella nostra disamina ma se potessimo usare una terminologia per esprimere una possibile classificazione potremo definirli “sinistri interni”, come se fossero accaduti in Italia con cittadini italiani;
- b) i sinistri avvenuti all’estero che vedono coinvolto un veicolo italiano, questa è la vera tipologia di sinistri esteri.

L’obiettivo del nostro lavoro è quello di esaminare oltre le diversità e le peculiarità che li contraddistinguono il diritto applicabile e gli aspetti rilevanti sotto il profilo internazionale privatistico.

3.2 I sinistri avvenuti in Italia con controparti estere

Per quanto riguarda i “sinistri avvenuti in Italia con controparti estere”, si tratta a tutti gli effetti di sinistri italiani, ai quali si applica il diritto italiano e a tal scopo si includono nel territorio italiano gli stati di San Marino e Città del Vaticano.

Per questo motivo non tratteremo del profilo risarcitorio che approfondiremo nei capitoli successivi per dare al lettore una panoramica ed una visione del diritto della responsabilità civile applicato alla circolazione dei veicoli, considerato che per quel che riguarda questo aspetto seguono l’iter e la disciplina della così detta “normalità” dei sinistri R.C.A., con la precisazione che la procedura d’indennizzo diretto non è applicabile a questa casistica di sinistri.

Nel caso ci siano coinvolti solo due veicoli non trova applicazione la procedura dell’indennizzo

diretto.

In caso di terzo trasportato, o comunemente denominati trasportati, trattandosi come detto di sinistro “interno alla procedura prevista dal c.d.a.” a tutti gli effetti, trova applicazione l'art. 141 del codice delle assicurazioni (d. lgs 209/2005), per cui per il terzo trasportato dovrà richiedere il risarcimento, come di consueto, alla Compagnia del veicolo sul quale il terzo era trasportato.

Dunque la procedura che ora analizzeremo riguarda il danno materiale e l'eventuale danno fisico del conducente e vede come “protagonista” dal lato passivo l'U.C.I. (Ufficio Centrale Italiano) e per questo si parla anche di “Sinistri UCI”.

L'U.C.I., riprendendo alcuni concetti espressi nell'introduzione e anticipandone altri che tratteremo nel capitolo successivo, il cui ruolo è definito nei compiti e nelle funzioni direttamente dal codice delle assicurazioni è l'Ufficio Nazionale di Assicurazione per l'Italia per i veicoli a motore in circolazione internazionale, così recita l'art. 126, 1° comma del codice delle assicurazioni ed è a questo organismo, l'U.C.I., a cui deve essere inviata la richiesta danni con la costituisce in mora.

Prima di prendere in esame la procedura dobbiamo brevemente ricordare quanto espresso nel capitolo precedente facendo un cenno alla definizione di veicolo estero.

Per veicolo estero, in sintesi, si intende il veicolo immatricolato o registrato all'Esteri, dunque ciò che conta per la definizione di veicolo estero è la targa come abbiamo già esaurientemente visto.

La definizione è contenuta nell'art. 125 del codice delle assicurazioni, che insieme al successivo articolo 126, contiene le disposizioni che si riferiscono ai sinistri in esame e per quanto concerne la procedura si applica a quasi tutti i veicoli esteri, come potremo rilevare.

Ad oggi sono i Paesi i cui veicoli abbiano causato sinistri in Italia ricadono in maniera automatica sotto la procedura in esame e sono contenuti in un elenco che viene aggiornato costantemente.

Occorre rilevare che l'elenco completo si trova nell'art. 5 del decreto 1 aprile 2008, n. 86 del Ministero dello Sviluppo Economico che viene aggiornato all'ingresso di nuovi paesi.

Considerato che stiamo parlando di tutti i paesi dell'Unione Europea e “affini” (la Svizzera e la Croazia tra gli altri) con buona approssimazione possiamo dire che vi rientrano la stragrande maggioranza dei sinistri.

Quando capita di imbatteci nella residua parte, comunque come abbiamo rilevato, il referente è l'UCI, che però in questo caso non risponderà in via automatica ma dovrà verificare se vi sia nel caso di specie un contratto assicurativo cd. “di frontiera” (art. 125, 3° comma lett. a), - la tematica verrà affrontata e approfondita nei capitoli successivi - o sia rispettata la condizione di cui all'art. 125, 3° comma lett. b), vale a dire l'U.C.I. si sia reso garante per il risarcimento dei danni cagionati

in Italia dalla circolazione dei veicoli del Paese in cui è immatricolato il veicolo responsabile e quando l'Unione Europea abbia rimosso l'obbligo di controllare la validità dell'assicurazione per i veicoli di tal Paese.

Ciò detto, rileviamo che si tratta di una parte veramente molto esigua di sinistri ma torniamo a completare l'esame della stragrande maggioranza dei sinistri.

3.3 La procedura stragiudiziale

Il primo intervento, è dunque quello di richiedere il risarcimento dei danni con la relativa messa in mora, all'U.C.I., come detto, che avviene con la sua formalizzazione ai sensi e per gli effetti dall'art. 145, 1° comma che evoca sistematicamente l'art.148 del codice delle assicurazioni.

Per quanto riguarda il contenuto, non c'è molto da rilevare, esso è identico a quello di una qualsiasi lettera di costituzione in mora di un qualsiasi sinistro, ciò ai sensi per gli effetti del richiamo, contenuto nell'art. 126, 2° comma, all'art. 145, 1° comma che evoca sistematicamente l'art.148.

Se conosciuta, è importante indicare l'assicurazione estera e se siamo riusciti ad averlo, non sempre è possibile anche il numero di polizza.

Questo perché, come la nostra esperienza ci ha dimostrato, quando l'U.C.I. riceve la formale richiesta di risarcimento con costituzione in mora in automatico, risponde con una comunicazione standard generalmente via fax, ma anche per lettera ed anche per mail, in cui comunica nome la società corrispondente della Compagnia estera, e l'indagine che la società incaricata provvederà ad eseguire per verificare la regolarità della copertura assicurativa, per questo motivo, rileviamo, che l'aver indicato la Compagnia e a maggior ragione il numero di polizza e ogni e qualsiasi dato utile per definire il sinistro può produrre una maggiore accelerazione dei tempi di liquidazione del sinistro salvo che non si verifichino controversie che conducono le parti al ricorso in giudizio.

Esaminiamo il caso in cui non si conosca la Compagnia estera come purtroppo in alcuni casi accade.

Solitamente richiediamo, in ogni caso all'U.C.I., che provvederà a fare le ricerche dovute d'ufficio attivandosi per reperire e comunicarci la controparte dell'assicurazione estera.

Pertanto se sappiamo, come normalmente accade, almeno il paese di immatricolazione, possiamo rivolgerci, anche via mail, all'ente equivalente alla nostra C.O.N.S.A.P. e sul cui sito è possibile trovare l'elenco cliccando su “organismo di indennizzo” e quindi sul relativo “Link” in qualche giorno avremo il nominativo della Compagnia estera.

Pertanto, nell'ipotesi in cui non venga confermata la validità della copertura assicurativa non

viene in alcun modo compromesso il diritto al risarcimento ma semplicemente la nostra pratica tornerà dalla società incaricata all'U.C.I..

Dal momento in cui arriva la comunicazione dell'U.C.I., i rapporti successivi, vale a dire la trattazione vera e propria, verrà fatta con questa società corrispondente per l'Italia della Compagnia estera.

Può trattarsi di una Compagnia Italiana, così come può essere una società che si occupa esclusivamente di gestire la liquidazione di sinistri, occorre prestare molta attenzione perché questa società è soltanto delegata alla gestione stragiudiziale della pratica.

Quindi, in caso di azione giudiziale o lettere interruttive della prescrizione, la legittimazione passiva è solo ed esclusivamente dell'U.C.I. ed è evidente che le notifiche o raccomandate inviate alla società incaricata sono nulle.

Dobbiamo ricordare sempre questa prassi per evitare di correre il rischio in cui ci si può imbattere, cioè quello per cui, dopo aver inviato le comunicazioni, e magari nello svolgimento della pratica stragiudiziale avere fatta la trattazione con il liquidatore, di aver ricevuto offerte trattenute in acconto, di citare la società delegata alla gestione, che come abbiamo visto può benissimo essere una compagnia italiana.

La legittimazione processuale, spetta esclusivamente, all'U.C.I. e su questo non ci sono dubbi, infatti il Bureau nazionale, in caso di sinistri che vedono coinvolto un veicolo a motore immatricolato in uno stato estero aderente al sistema della carta verde, assume la qualità di domiciliatario di un assicurato straniero responsabile civile e loro impresa di assicurazione legittimato passivo nelle ipotesi di azione diretta che i danneggiati dalla circolazione in Italia di veicoli a motore immatricolati all'estero possono esercitare nei suoi confronti ai sensi degli artt.145 I comma, 146 e 147.

Dobbiamo rilevare, per una corretta instaurazione del contraddittorio che la *vocatio in ius* dovrà essere rivolta all'U.C.I. ed al responsabile del danno quindi proprietario, litisconsorti necessari, e non il conducente¹⁴, in mancanza di improcedibilità della domanda integrazione del contraddittorio¹⁵.

Dal momento in cui arriva la comunicazione dell'U.C.I. i rapporti successivi cioè la trattazione vera e propria del sinistro avverrà per il tramite di questa società corrispondente per l'Italia della compagnia estera.

Questa società è incaricata e delegata alla gestione stragiudiziale della gestione del sinistro, quindi in caso di azione giudiziale o interruzione della prescrizione la legittimazione passiva è solo

¹⁴ Cass. Civile, sez. III, 25/9/98

¹⁵ G.d.p. Milano ordinanza 13/2/04

ed esclusivamente dell'U.C.I., le notifiche o comunicazioni inviate alla società incaricata sono nulle.

In caso di azione giudiziale, per quanto riguarda il termine di proponibilità dell'azione, applicandosi l'art. 145 nulla cambia rispetto ai sinistri interni il termine è di 60 giorni dalla ricezione della messa in mora per i danni a cose e 90 giorni per i danni alla persona.

Occorre prestare attenzione invece per quanto concerne il termine a comparire ai sensi e per gli effetti dell'art. 126, 3° comma codice dell'assicurazione, i termini a comparire sono raddoppiati e risultano quindi essere di 180 giorni se si procede davanti il Tribunale e 90 giorni davanti il giudice di pace.

Rileviamo che con l'attuale formulazione sono stati superati i problemi di interpretazione del vecchio art. 6 della legge 990/69.

A questo punto dobbiamo analizzare chi dobbiamo citare e in quest'ambito l'esperienza ci suggerisce che si possono verificare e si sono effettivamente verificati i casi più disparati.

Talvolta sono stati citati il proprietario estero, il conducente, l'assicurazione estera e l'U.C.I. ribadiamo il concetto di attenerci alla normativa da osservare per non incorrere nel difetto di legittimità.

Si tratta di un sinistro cui si applica la c.d. procedura ordinaria, prevista dall'art. 144, il cui 3° comma dispone che è litisconsorte necessario, oltre all'assicurazione, in questo caso l'U.C.I. – e il 3° comma dell'articolo 126, dice espressamente che l'U.C.I. è legittimato a stare in giudizio in nome e per conto delle imprese estere, il responsabile del danno, che per giurisprudenza ormai consolidata è il proprietario del veicolo.

Dopodichè, citare o non citare il conducente, nel caso in cui non sia il proprietario, è una scelta processuale.

In ogni caso, dobbiamo stabilire dove citarli e ai sensi dell'art. 126, 2° comma lettera b) l'UCI assume la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e della loro assicurazione. Quindi per quanto riguarda il proprietario andrà citato “presso l'U.C.I. con sede in Milano, corso Sempione 39”.

Quindi riepilogando deve essere disposta la citazione al proprietario c/o U.C.I., eventualmente al conducente sempre c/o l'U.C.I. e all'U.C.I..

A questo punto radicata la causa sarà una normale causa di risarcimento danni da sinistro stradale.

3.4 I sinistri avvenuti all'estero che vedono coinvolti veicoli di soggetti residenti in Italia

Fino a pochi anni fa, in caso di sinistro estero era necessario svolgere le proprie istanze

risarcitorie alla compagnia estera, con tutte le difficoltà immaginabili.

Con l'introduzione della quarta direttiva RCAuto, 2000/26/CE è ora invece possibile richiedere il risarcimento del danno in Italia. Se vogliamo indicare una data questa è il 9 di agosto 2003, data in cui è entrato in vigore il d.lgs. 190/2003 con cui il legislatore italiano, ha dato attuazione alla direttiva menzionata.

La IV Direttiva auto, 2000/26/CE, dispone che in caso di sinistro stradale occorso all'estero, il danneggiato ha la possibilità di attivare la liquidazione stragiudiziale anche nel Paese in cui ha la residenza, rivolgendosi al mandatario per gestire il sinistro dell'assicuratore straniero RCA del responsabile civile dell'incidente con sede nel Paese membro del danneggiato, il quale deve liquidare il danno applicando il diritto del Paese in cui è avvenuto il sinistro o respingere, motivando la riconsuazione, le richieste di risarcimento.

Sussiste, peraltro, la possibilità di attivare la liquidazione del sinistro in un altro Paese membro, entrando in contatto diretto con l'assicuratore RCA del responsabile civile. Inoltre, nell'ambito della IV Direttiva auto, in caso di non tempestiva formulazione dell'offerta di risarcimento (che deve avvenire entro tre mesi dalla presentazione della richiesta di risarcimento) o in caso di una liquidazione non sufficientemente motivata, il danneggiato ha, anche, la facoltà di rivolgersi, nel proprio Paese, al cosiddetto Organismo di indennizzo che provvederà alla gestione del sinistro.

L'Organismo di indennizzo è, inoltre, competente per la liquidazione del sinistro, qualora l'assicuratore straniero non abbia nominato un mandatario nel Paese del danneggiato (ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b., della predetta Direttiva) o nel caso in cui il veicolo o la compagnia di assicurazione, che ne copre il rischio RCA, non possano essere identificati (ai sensi dell'art. 7).

Compito dell'Organismo di indennizzo è quello di garantire che il meccanismo della liquidazione stragiudiziale del danno previsto dalla IV Direttiva trovi applicazione.

Esso non deve essere considerato come una sorta di istanza d'appello, analogamente a quanto avviene nei processi di rito civile, con il compito di verificare se la liquidazione è avvenuta ai sensi di legge e se il risarcimento pagato è stato congruo.

La liquidazione dei sinistri ai sensi della IV Direttiva auto ha un'impostazione esplicitamente stragiudiziale ed in questo contesto si pone la questione se il danneggiato possa proporre anche l'azione giudiziaria nel Paese in cui ha la residenza. La direttiva non attribuisce, infatti, a chi fa valere richieste di risarcimento la possibilità di procedere giudizialmente nel proprio Paese di residenza contro le decisioni sulla liquidazione (vale a dire, se una riconsuazione sia giustificata o meno, o se l'offerta di risarcimento sia congrua). Si ritiene che il danneggiato possa citare il danneggiante e il suo assicuratore per la RCA solo nel Paese in cui è avvenuto il sinistro o davanti al giudice della sede dell'assicuratore o davanti a quello della residenza del danneggiante (per il

danneggiato significa quindi agire all'estero, in un altro Stato membro). Il fondamento giuridico per l'individuazione del foro internazionale competente sono l'art. 2 che dispone la Giurisdizione generale nel luogo della residenza del convenuto e l'art. 5 che prevede la Giurisdizione speciale presso la residenza del convenuto del Regolamento Ce n. 44/2001.

Il regolamento determina la competenza dei giudici in materia civile e commerciale e prevede che le decisioni emesse in uno Stato membro dell'Unione europea (UE) siano riconosciute negli altri Stati membri senza che sia necessario il ricorso ad alcun procedimento, salvo in caso di contestazione.

La dichiarazione di esecutività deve essere rilasciata a seguito di un controllo meramente formale dei documenti prodotti, senza che il giudice possa rilevare d'ufficio i motivi di diniego dell'esecuzione indicati nel regolamento.

Il principio fondamentale è quello secondo cui la competenza spetta al giudice dello Stato membro in cui è domiciliato il convenuto, indipendentemente dalla cittadinanza di quest'ultimo.

Il domicilio viene determinato a norma della legge dello Stato membro cui appartiene il giudice adito. Qualora una parte non sia domiciliata nello Stato membro i cui giudici sono aditi, il giudice, per stabilire se essa ha il domicilio in tale Stato membro, deve applicare la legge di un altro Stato membro. Per le persone giuridiche o le società il domicilio è determinato dalla sede sociale, dall'amministrazione centrale o del centro di attività principale.

Per i trust, il domicilio è definito dalla corte che si occupa della causa, applicando le norme del proprio diritto internazionale privato.

A prescindere dal principio di base sulla competenza, in talune circostanze il convenuto può essere citato davanti ai giudici di un altro Stato membro. Ciò può avvenire nell'ambito delle competenze elencate dal regolamento: le competenze speciali o esclusive, appunto quella che ci riguarda la competenza esclusiva in materia di assicurazioni.

Le competenze speciali dei giudici comprendono, appunto come abbiamo detto, la materia delle assicurazioni, l'assicuratore può essere convenuto davanti ai giudici dello Stato in cui è domiciliato o dello Stato membro in cui è domiciliato l'attore, qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario. L'assicuratore può essere altresì convenuto davanti al giudice del luogo in cui si è verificato l'evento dannoso, qualora si tratti di assicurazione della responsabilità civile.

Le decisioni sono riconosciute, eseguite ed emesse in uno Stato membro e sono riconosciute negli altri Stati membri senza che sia necessario il ricorso ad alcun procedimento complementare.

Ai sensi del regolamento, per decisione si intende, a prescindere dalla denominazione usata, qualsiasi decisione emessa da un giudice di uno Stato membro, quale ad esempio decreto, sentenza,

ordinanza o mandato di esecuzione.

In nessun caso la decisione straniera può formare oggetto di un riesame del merito.

Le decisioni non sono riconosciute nei seguenti casi:

- a) se il riconoscimento è manifestamente contrario all'ordine pubblico dello Stato membro richiesto;
- b) se la domanda giudiziale non è stata notificata al convenuto in tempo utile e in modo tale che egli possa presentare le sue difese;
- c) se tale domanda è in contrasto con una decisione emessa tra le medesime parti nello Stato richiesto;
- d) se tale domanda è in contrasto con una decisione emessa precedentemente tra le medesime parti in un altro Stato membro o in un paese terzo, in una controversia avente il medesimo oggetto e il medesimo titolo.

Il giudice di uno Stato membro può sospendere il procedimento se una decisione emessa in un altro Stato membro è stata impugnata.

Le decisioni sono eseguite in un altro Stato membro dopo essere state ivi dichiarate esecutive su istanza della parte interessata. Le parti possono proporre ricorso contro la decisione relativa all'istanza intesa a ottenere una dichiarazione di esecutività.

Ciò detto rileviamo che in dottrina è stata più volte avanzata l'opinione che, proprio sulla base di una interpretazione del Regolamento CE n. 44/2001, vi è una giurisdizione del Paese del danneggiato contro l'assicuratore per la RCA nell'ambito della cosiddetta azione diretta.

Questo significa, a titolo di esempio, che un cittadino italiano vittima di un incidente stradale in Francia potrebbe promuovere un giudizio in Italia, tenendo presente che in ogni caso il Tribunale adito in Italia dovrebbe decidere applicando il diritto francese.

Le norme, attualmente, che regolano la procedura per questa tipologia di sinistri sono gli articoli dal 151 al 155 e dall'articolo 296 all'articolo 301, del codice delle assicurazioni.

In riferimento a quanto abbiamo detto occorre evidenziare sei fattispecie di sinistri:

1) I Sinistri avvenuti in un paese del sistema della carta verde, con un veicolo immatricolato e assicurato in un altro stato aderente allo Spazio Economico Europeo.

I paesi del Sistema Carta Verde sono: Albania, Andorra, Belgio, Bielorussia, Bosnia, Erzegovina, Bulgaria, Repubblica Ceca, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, F.Y.R.O.M. (ex repubblica Jugoslavia della Macedonia), Germania, Grecia, Iran, Irlanda, Islanda, Israele, Italia, Lituania, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Marocco, Moldavia, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito di Gran Bretagna, e Irlanda del Nord, Romania, Serbia, e Montenegro, Repubblica Slovacca, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tunisia, Turchia, Ucraina, Ungheria.

I paesi aderenti allo Spazio Economico Europeo sono i paesi dell'Unione Europea oltre i paesi di

Islanda, Lichtenstein e Norvegia.

2) Sinistri avvenuti in un paese del Sistema Carta Verde con un veicolo non immatricolato in un paese dello Spazio Economico Europeo.

3) Sinistri avvenuti in un paese dello Spazio Economico Europeo che sono gli stati sopra citati con un veicolo di cui risulti impossibile l'identificazione.

4) Sinistri avvenuti in un paese dello Spazio Economico Europeo con un veicolo di cui risulti impossibile entro 2 mesi dal sinistro, identificare l'impresa di assicurazione.

5) Sinistri avvenuti in un paese dello Spazio Economico Europeo aderente alla convenzione del 6/11/2008, sono gli stati sotto riportati, con veicoli con targa del paese in cui è avvenuto il sinistro assicurati con l'impresa in liquidazione. I paesi dello Spazio Economico Europeo aderenti alla convenzione del 6/11/2008 sono i seguenti: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Spagna, Slovacchia, Slovenia.

6) Sinistri avvenuti in un paese estero non aderente al sistema della carta verde, provocato da un veicolo identificato.

Esaminiamo il primo argomento relativo ai sinistri avvenuti in un paese del sistema della carta verde, con un veicolo immatricolato e assicurato in un altro stato aderente allo Spazio Economico Europeo.

I soggetti residenti in Italia ex art. 153 C.d.A. possono chiedere il risarcimento del danno oltre che al responsabile del sinistro e alla sua assicurazione anche all'impresa mandataria designata in Italia.

Infatti dopo la IV Direttiva Auto (2000/26/CE – a tal proposito talvolta questi sinistri vengono anche definiti “sinistri Quarta Direttiva”) le Assicurazioni con sede legale in uno Stato dello Spazio Economico Europeo sono tenute a nominare un mandatario per la liquidazione dei sinistri in ogni stato dello spazio Economico Europeo (diverso da quello in cui hanno la sede legale).

Il mandatario può anche svolgere tale funzione per più imprese estere e può trattarsi (come abbiamo visto prima per i sinistri “UCI”) sia di una Compagnia Italiana che di una società che si occupa esclusivamente di gestire la liquidazione di sinistri.

Per conoscere chi sia il mandatario dell'Assicurazione estera, nel caso evidentemente in cui la conosciamo (o, se non si conosce l'assicurazione estera, per conoscerla, e insieme conoscere il mandatario) occorre scrivere all'ISVAP ora IVASS¹⁶.

Occorre osservare che questa comunicazione non essendo una comunicazione formale di

¹⁶Centro di Informazione Italiano - Via del Quirinale, 21 - 00187 Roma (FAX: 06-42133730 - e-mail: centroinformazioni@isvap.it)

richiesta danni con relativa costituzione in mora, ragion per cui può benissimo essere fatta via mail e ovviamente più dati indichiamo, più la risposta avrà possibilità di essere rapida e la ricerca più sicura e attendibile.

L'ISVAP ora IVASS comunica i dati dell'impresa e/o mandatario cui rivolgersi che ha tre mesi di tempo per formulare una offerta di risarcimento o comunicare il diniego motivato.

Il danneggiato può rivolgersi alla C.O.N.S.A.P. – Gestione Fondo di Garanzia Vittime della Strada, che ha la funzione di Organismo di indennizzo italiano in caso di decorrenza del termine (3 mesi) senza riposta e mancata designazione da parte dell'assicurazione estera di un mandatario in Italia. L'Organismo di indennizzo Italiano ha 60 giorni di tempo per rispondere.

L'eventuale intervento diretto presso l'Assicurazione straniera fa decadere l'intervento dell'Organismo di indennizzo Italiano.

Il diritto applicabile è quello straniero, sia per quanto riguarda la determinazione della responsabilità, sia per la quantificazione del danno sia per la liquidazione delle spese di assistenza stragiudiziale.

Generalmente la spiegazione si ferma qui, ciò che si trova nei manuali (nelle scarse pagine dedicate ai sinistri all'estero) o online è questo. L'interesse che può suscitare questa tesi è proprio costituito dal fatto che su questo tematica non sono reperibili molti dati a causa di mancanza di approfondimenti sostanziali in questa materia, recentemente si sono mosse le parte interessate nell'intento di chiarire e uniformare il diritto internazionale privato per non creare ai danneggiati disagi, diversità di trattamento, e continui ricorsi alla corte europea richiamando pregiudiziali che i giudici devono cercare di dare risposte adeguate nel rispetto dei principi del diritto comunitario oltre che degli stati.

Riteniamo necessario un approfondimento anche perché c'è una domanda che rimarrebbe senza risposta il lettore si chiederebbe e si chiederà se esiste la possibilità di intraprendere un'azione giudiziaria così come il giurista o l'avvocato potrebbero nutrire e nutrono perplessità sull'applicazione del diritto.

Sembra che pochi addetti ai lavori parlano della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee¹⁷, che ha stabilito che il rinvio effettuato nell'art.11 n. 2 del Regolamento CE n. 44/2001 (Regolamento concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale) all'art. 9 n.1 lett. b) del regolamento stesso deve essere interpretato nel senso che la persona lesa può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile civile dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui è domiciliata, qualora una siffatta azione diretta sia consentita e l'assicuratore dal domiciliato nel territorio di uno stato

¹⁷ Sentenza n. C-463/06 del 13 dicembre 2007

membro.

Tanto per esprimere il concetto con maggiore chiarezza: in Italia l'azione diretta esiste dalla legge 990/69, quindi parrebbe possibile.

Bisogna dire che ad oggi, per la verità, non risultano precedenti, e qui solleviamo qualche potenziale problema e ci poniamo un quesito, se il diritto applicabile è sempre quello straniero, sembrerebbe scontata la risposta ma esaminiamo bene la questione.

Ciò potrebbe comportare un problema di disparità di trattamento e solo il professore e avvocato Marco Bona, uno dei pochissimi studiosi di questa materia ad aver scritto sull'argomento (in "Danno e Responsabilità" n. 6 del 2008) si spinge a ipotizzare la disapplicazione del giudice italiano del diritto straniero. Successivamente rileviamo che questa disparità c'è già oggi, seppur relativamente ai sinistri nella fase "stragiudiziale".

Ma ancora parlando di competenza il luogo del domicilio del danneggiato e quindi la norma sulla giurisdizione diventa norma anche per la competenza.

Si potrebbero rilevare possibili discriminazioni a favore dei danneggiati esteri per la competenza nei confronti dei danneggiati "italiani".

Si può proporre l'azione contro il mandatario e agire esecutivamente e la prescrizione sarebbe modificata applicando la norma del paese straniero il diritto straniero quindi per fare un esempio in Spagna per gli incidenti stradali è 1 anno.

Insomma, questi sono solo alcuni spunti, ma ci sembrava opportuno comunque accennare al problema. Se l'incidente è provocato all'estero da un veicolo non immatricolato in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo, ma è comunque accaduto in uno dei Paesi aderenti al sistema della Carta Verde, la richiesta di risarcimento potrà essere indirizzata all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro oppure al Bureau nazionale dello Stato di accadimento del sinistro se il veicolo che ha provocato il danno è immatricolato in uno Stato diverso rispetto a quello dell'accadimento.

L'esame degli argomenti riportati ai punti 3 e 4 ci induce a considerare il danno subito da un soggetto in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo a causa di un veicolo non identificato, o di cui risulti impossibile entro due mesi dal sinistro identificare l'assicuratore. Costui può rivolgere la propria richiesta di risarcimento alla C.O.N.S.A.P. – Gestione F.G.V.S. - Organismo di Indennizzo Italiano.

Il successivo esame del punto cinque mette in luce che dopo il 6/11/08 (data in cui è stata stipulata Convenzione tra Organismi di indennizzo e Fondi di garanzia europei per la gestione dei sinistri causati da veicoli assicurati con imprese in liquidazione) nel caso in cui sussistano le seguenti 4 condizioni:

- a) il sinistro sia avvenuto in altro Stato dello Spazio Economico europeo aderente alla Convenzione, costituito dai seguenti stati: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Spagna, Slovacchia, Slovenia);
- b) il veicolo responsabile sia immatricolato e a tale scopo occorre confrontare la targa, per avere la certezza nel Paese di accadimento del sinistro;
- c) il veicolo responsabile sia assicurato con un'impresa di assicurazione dichiarata in stato di insolvenza successivamente al 1° gennaio 2009;
- d) la legislazione del Paese di accadimento del sinistro preveda l'intervento risarcitorio del Fondo di garanzia della strada nel caso di insolvenza di un'impresa di assicurazione.

In tali casi il danneggiato, potrà rivolgersi all'Organismo di Indennizzo italiano (cioè la C.O.N.S.A.P.).

Nell'esame del punto sei, il danneggiato che ha subito un sinistro in uno dei Paesi "non facente parte del Sistema carta verde con un veicolo identificato", dovrà evidentemente rivolgere la propria richiesta di risarcimento al responsabile civile identificato sulla base della legislazione dello Stato di accadimento del sinistro o comunque sulla base delle norme di diritto internazionale privato.

Infine per i Sinistri avvenuti in un paese estero non aderente al sistema della carta verde, provocato da un veicolo identificato consente agli aventi diritto di agire direttamente contro l'assicurazione che copre la responsabilità civile. Per quello che invece riguarda la normativa applicabile ai fini della determinazione della responsabilità nonché ai fini della esatta quantificazione del danno si applica la normativa dello Stato in cui si è verificato l'evento dannoso.

L'aver previsto una figura quale il "mandatario" incaricato di procedere alla liquidazione dei sinistri mira a garantire a più persone, che siano rimaste lese o danneggiate a seguito di un sinistro occorso in uno stato diverso da quello di residenza. In questa prospettiva deva essere dunque letta la previsione contenuta nell'art. 152 C.d.A. in base alla quale è previsto che l'impresa di assicurazione comunichi tempestivamente ai centri di informazione di tutti gli Stati membri il nome e l'indirizzo del proprio mandatario per la liquidazione dei sinistri designato da ogni Stato membro.

La previsione di un sistema risarcitorio improntato sulla presenza di un mandatario incaricato di procedere alla liquidazione dei sinistri nel paese di residenza della persona lesa non comporta tuttavia alcuna deroga sulla competenza giurisdizionale. Occorre precisare come i poteri rappresentativi del mandatario siano circoscritti alla fase stragiudiziale del sinistro, non si configura perciò alcuna rappresentanza processuale.

A tal proposito l'art. 152 quarto comma c.d.a. dispone come la nomina del mandatario non esclude la facoltà per il danneggiato di rivolgere la richiesta di risarcimento danni direttamente al

responsabile civile ed alla impresa di assicurazioni che assicura per la rca il veicolo.

La figura del mandatario garantisce al danneggiato la presenza di un interlocutore che ha a disposizione tre mesi di tempo dalla ricezione della richiesta per comunicare agli aventi diritto un'offerta di risarcimento motivata oppure dovrà comunicare i motivi per i quali ritengano di non poterli formulare.

Alla CONSAP, è riconosciuta la funzione di organismo di indennizzo italiano, questo nello svolgimento delle sue funzioni può avvalersi dell'Ufficio Centrale italiano, secondo quanto previsto da apposita convenzione. Esso è incaricato di risarcire gli aventi diritto che abbiano residenza nel territorio della repubblica per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro provocati da veicolo assicurato tramite uno stabilimento situato in un altro Stato membro e stazionario in un altro stato membro, di veicolo di cui risulti impossibile l'identificazione e di un veicolo di cui risulti impossibile entro due mesi dal sinistri identificare l'impresa di assicurazione.

I residenti nel territorio della Repubblica, che sono danneggiati da sinistri provocati da veicoli stabilmente stazionanti e assicurati in un altro stato membro e accaduti in uno degli Stati aderenti al Sistema della Carta verde, hanno diritto ad avanzare le proprie pretese risarcitorie, oltre che al responsabile del sinistro, anche all'impresa di assicurazione con la quale è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro oppure al suo mandatario designato nel territorio della Repubblica.

Se l'impresa di assicurazione con la quale è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro non ha designato il mandatario il danneggiato può rivolgersi all'organismo di indennizzo italiano.

3.5 La giurisdizione in caso di azione diretta contro l'assicuratore nella giurisprudenza della Corte di Giustizia

Esaminando il regolamento n. 44/2001 ex art. 9 relativo ad un sinistro tra veicoli avvenuto nei Paesi Bassi relativo alla competenza in materia dei assicurazioni della responsabilità civile e l'azione diretta della persona lesa nei confronti dell'assicuratore che prevede la regola di competenza che si fonda sul domicilio dell'attore.

Un'interessante e significativa sentenza della Corte di Giustizia ripresa da una recentissima e articolata ordinanza di un giudice di pace che tratteremo nel paragrafo successivo, ha affermato che il rinvio effettuato nell'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lettera b, del regolamento medesimo deve essere interpretato nel senso che la persona lesa può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui è domiciliata, qualora una siffatta azione diretta sia consentita e l'assicuratore sia domiciliato nel territorio di uno Stato membro.

La regola di competenza basata sul domicilio dell'attore viene stabilita nel procedimento, avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Bundesgerichtshof (Germania), con decisione 26 settembre della Corte (Seconda Sezione) del 13 dicembre 2007 relativa al Regolamento (CE) n. 44/2001, avente ad oggetto la competenza in materia di assicurazioni inerente l'assicurazione della responsabilità civile per l'azione diretta della persona lesa nei confronti dell'assicuratore.

La domanda è stata sollevata nel contesto di una controversia tra l'attore domiciliato in Germania, vittima di un incidente automobilistico verificatosi nei Paesi Bassi, e la società di assicurazione del responsabile dell'incidente, la società a responsabilità limitata, con sede in tale Stato membro.

Occorre rilevare che siamo nell'ambito del contesto normativo del Regolamento n. 44/2001, termini del tredicesimo "considerando" la cui disposizione evidenzia che nei contratti di assicurazione è opportuno tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali. Le norme sulla competenza in materia di assicurazioni sono fissate dalla sezione 3 del capitolo II del regolamento citato, che comprende gli artt. 8-14.

L'art. 9, n. 1, lett. a) e b), di tale regolamento prevede che: l'assicuratore domiciliato nel territorio di uno Stato membro può essere convenuto davanti ai giudici dello Stato in cui è domiciliato o in un altro Stato membro, davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario. Inoltre l'art. 11 del regolamento medesimo prevede che in materia di assicurazione della responsabilità civile, l'assicuratore può altresì essere chiamato in causa davanti al giudice presso il quale è stata proposta l'azione esercitata dalla persona lesa contro l'assicurato, qualora la legge di tale tribunale lo consenta. Per tali motivi le cui disposizioni sono contenute negli articoli 8, 9 e 10 sono applicabili all'azione diretta proposta dalla persona lesa contro l'assicuratore, sempre che tale azione risulti possibile. Spetta allo stesso giudice la competenza nei loro confronti, se la legge relativa all'azione diretta prevede la chiamata in causa del contraente dell'assicurazione o dell'assicurato.

L'azione diretta è prevista dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 maggio 2000, 2000/26/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, che modifica le direttive del Consiglio 73/239/CEE e 88/357/CEE (GU L 181, pag. 65), come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005, 2005/14/CE (GU L 149, pag. 14).

«Ogni Stato membro provvede a che le persone di cui all'articolo 1 lese da sinistri ai sensi di

detta disposizione dispongano di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile del responsabile». Inoltre, il 'considerando' sedici bis della direttiva 2000/26 recita: «Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 11, paragrafo 2, e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento [...] n. 44/2001 [...], la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui essa è domiciliata».

Nella Causa de quo, l'attore è stato coinvolto, nei Paesi Bassi, in un incidente automobilistico con un assicurato della Società assicuratrice. Nella sua qualità di persona lesa, ha proposto un'azione diretta nei confronti dell'assicuratore dinanzi all'Amtsgericht Aachen, che è il giudice del luogo del suo domicilio, sul fondamento degli artt. 11, n. 2, e 9, n. 1, lett. b), del regolamento n. 44/2001. Con pronuncia 27 aprile 2005, il giudice ha respinto tale azione in quanto irricevibile in ragione dell'incompetenza dei giudici tedeschi a giudicare. L'attore proponeva appello avverso tale pronuncia dinanzi allo Oberlandesgericht Köln. Con decisione interlocutoria 12 settembre 2005, il giudice dell'appello ha riconosciuto la competenza dei giudici tedeschi sull'azione di responsabilità civile, fondandosi sulle medesime disposizioni del regolamento n. 44/2001. Il Bundesgerichtshof è stato adito dalla Società con una domanda in «Revision» di tale pronuncia interlocutoria. Come emerge dalla decisione di rinvio, l'interpretazione degli artt. 11, n. 2, e 9, n. 1, lett. b), del regolamento n. 44/2001, relativi alla giurisdizione quanto alle azioni dirette introdotte dalla vittima nei confronti dell'assicuratore, è controversa nella dottrina tedesca. Così, secondo l'opinione dominante, azioni siffatte non sono ricomprese nella materia assicurativa ai sensi degli artt. 8 e segg. del regolamento n. 44/2001, poiché il diritto di agire della vittima è inteso, nel diritto internazionale privato tedesco, come un diritto attinente alla materia della responsabilità civile e non al contratto di assicurazione. Secondo tale interpretazione, l'art. 9, n. 1, lett. b), di detto regolamento comprende solo le questioni assicurative stricto sensu e la nozione di «beneficiario» di cui a tale disposizione non include la persona lesa, che non potrebbe divenire una delle parti principali del procedimento in forza dell'art. 11, n. 2, del regolamento. A tale opinione dottrinale si contrappone la tesi secondo cui, in ragione del rinvio all'art. 9 del regolamento n. 44/2001 operato dall'art. 11, n. 2, del regolamento medesimo, il giudice del luogo in cui è domiciliata la persona lesa è competente a conoscere le azioni dirette proposte da tale persona nei confronti dell'assicuratore. Il Bundesgerichtshof ha condiviso quest'ultima interpretazione e ha suo avviso, sussistono motivi preponderanti tali da far riconoscere che la persona lesa può far valere, nei confronti dell'assicuratore, il diritto ad agire direttamente dinanzi al giudice del luogo in cui è domiciliata. Tuttavia, in considerazione delle divergenze in dottrina quanto all'interpretazione di tali disposizioni del regolamento n. 44/2001, il Bundesgerichtshof decideva di sospendere il giudizio e di sollevare alla Corte la questione pregiudiziale: si osservava nella questione giudiziale se il rinvio

effettuato nell'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lett. b), se doveva essere inteso nel senso che la persona lesa può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui è domiciliata, qualora una siffatta azione diretta sia consentita e l'assicuratore sia domiciliato nel territorio di uno Stato membro».

Il convenuto nella causa principale riteneva, sulla questione pregiudiziale, congiuntamente a tutti gli Stati membri che presentavano osservazioni alla Corte nonché la Commissione delle Comunità europee che il rinvio effettuato nell'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lett. b), dovesse essere interpretato nel senso che la persona lesa potesse agire direttamente nei confronti dell'assicuratore dinanzi al giudice del luogo in cui è domiciliata, quando tale azione diretta sia possibile e l'assicuratore sia domiciliato sul territorio di uno Stato membro.

Il governo tedesco e la Commissione hanno fatto valere, fondandosi sull'interpretazione letterale di tali disposizioni del predetto regolamento, che, in quanto il rinvio effettuato nell'art. 11, n. 2, rende il contenuto dell'art. 9, complessivamente inteso, applicabile alle azioni proposte dalla persona lesa. Quindi non è necessario che quest'ultima sia espressamente menzionata nella disposizione alla quale si rinvia, poiché, in caso contrario, il rinvio effettuato da detto art. 11, n. 2, sarebbe superfluo. In base alla medesima interpretazione, il governo polacco ha ritenuto, per contro, che la vittima debba essere qualificata come «beneficiario» ai sensi dell'art. 9, n. 1, lett. b), di detto regolamento. Infatti, all'atto della conclusione del contratto di assicurazione, la vittima potenziale, alla quale sarà corrisposto il risarcimento nell'ipotesi in cui si verifichi l'evento tutelato dalla contratto della responsabilità civile, non è nota e non potrebbe, pertanto, essere indicata in tale contratto in qualità di beneficiario.

Il convenuto nella causa principale e tutti gli Stati membri che hanno presentato osservazioni alla Corte nonché la Commissione sostengono che le disposizioni del regolamento n. 44/2001 relative alla competenza in materia di assicurazioni si ispirano all'esigenza di tutela della parte economicamente più debole, principio interpretativo enunciato al tredicesimo 'considerando' del regolamento medesimo e confermato dalla giurisprudenza della Corte¹⁸. La finalità dell'art. 11, n. 2, di tale regolamento sarebbe quindi proprio quella di estendere alla persona lesa il regime previsto a favore del ricorrente dall'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento medesimo.

Al riguardo, il governo tedesco e la Commissione hanno sottolineato che l'obiettivo è di predisporre una tutela più ampia di quella prevista dalla Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale per le persone che si trovano in una posizione di debolezza nelle controversie in

¹⁸ v. sentenze 14 luglio 1983, causa 201/82, Gerling Konzern Speziale Kreditversicherung e a., Racc. pag. 2503; 13 luglio 2000, causa C-412/98, Group Josi, Racc. pag. I-5925, punto 64, e 12 maggio 2005, causa C-112/03, Société financière et industrielle du Peloux, Racc. pag. I-3707, punto 30

materia assicurativa.

Infine, il convenuto nella causa principale, tutti gli Stati membri che hanno presentato osservazioni alla Corte nonché la Commissione hanno sottolineano che un'interpretazione siffatta troverebbe conferma nella direttiva 2000/26, in particolare nel suo 'considerando' sedici bis. Inserendo tale 'considerando' dopo l'adozione del regolamento n. 44/2001, il legislatore comunitario non avrebbe prescritto un'interpretazione vincolante delle sue disposizioni, ma avrebbe fornito un argomento di considerevole rilevanza a favore del riconoscimento della competenza del giudice del luogo del domicilio della vittima.

Occorre ricordare, in limine, che la sezione 3 del capitolo II del regolamento n. 44/2001, che contiene gli artt. 8-14, prevede norme sulla competenza in materia di assicurazioni che si aggiungono a quelle previste dalle disposizioni generali contenute nella sezione 1 dello stesso capitolo del regolamento. Questa sezione 3 prevede diverse norme di competenza relative alle azioni proposte nei confronti dell'assicuratore. In particolare, prevede che l'assicuratore domiciliato nel territorio di uno Stato membro può essere convenuto davanti ai giudici dello Stato in cui è domiciliato (art. 9, n. 1, lett. a), davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario ex art. 9, n. 1, lett. b e, infine, davanti al giudice del luogo in cui si è verificato l'evento dannoso, qualora si tratti di assicurazione della responsabilità civile o di assicurazione sugli immobili ex art. 10.

Riguardo all'assicurazione della responsabilità civile, l'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 rinvia alle dette norme sulla competenza per le azioni dirette proposte dalla persona lesa nei confronti dell'assicuratore. Pertanto, al fine di risolvere la questione sollevata dal giudice nazionale, occorre definire la portata del rinvio operato dall'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento medesimo. In particolare, occorre chiarire se tale rinvio deve essere interpretato nel senso che riconosce unicamente ai giudici indicati in tale ultima disposizione, vale a dire quelli del luogo in cui è domiciliato il contraente dell'assicurazione, l'assicurato o il beneficiario, la competenza a conoscere l'azione diretta della vittima nei confronti dell'assicuratore ovvero se tale rinvio consenta di applicare a detta azione diretta la norma della competenza del domicilio dell'attore, prevista dal menzionato (art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento n. 44/2001. Si deve rilevare, al riguardo, che quest'ultima disposizione non si limita ad attribuire la competenza ai giudici del domicilio dei soggetti ivi elencati, ma che, al contrario, prevede la norma della competenza del domicilio dell'attore, riconoscendo in tal modo a detti soggetti la possibilità di citare l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo in cui essi sono domiciliati. Così, interpretare il rinvio operato dall'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento medesimo nel senso che consente alla persona lesa di agire in giudizio esclusivamente dinanzi ai

giudici competenti in forza di quest'ultima disposizione, e cioè i giudici del domicilio del contraente dell'assicurazione, dell'assicurato o del beneficiario, si porrebbe direttamente in contrasto con il tenore letterale di detto art. 11, n. 2. Detto rinvio induce ad ampliare la sfera di applicazione di tale regola a categorie di attori, che agiscono in giudizio nei confronti dell'assicuratore, diverse dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o dal beneficiario del contratto di assicurazione. Così, la funzione di tale rinvio consiste nell'aggiungere all'elenco degli attori, contenuto nell'art. 9, n. 1, lett. b), i soggetti che hanno subito un danno. Occorre sottolineare che l'applicazione di detta regola sulla competenza all'azione diretta della persona lesa non può dipendere dalla sua qualifica quale «beneficiario» ai sensi dell'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento n. 44/2001, poiché il rinvio a tale disposizione operato dall'art. 11, n. 2, del regolamento medesimo consente di estendere la norma sulla competenza a tali controversie al di là dell'inquadramento dell'attore in una delle categorie previste da detta disposizione.

Tale ragionamento si fonda, del pari, sull'interpretazione teleologica delle disposizioni in oggetto nella causa principale. Infatti, ai sensi del tredicesimo 'considerando' del regolamento n. 44/2001, esso intende garantire alle parti più deboli una maggiore tutela applicando norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali¹⁹. Infatti, negare alla vittima il diritto di agire dinanzi al giudice del luogo del proprio domicilio la priverebbe di una tutela identica a quella che tale regolamento concede alle altre parti considerate deboli nelle controversie in materia assicurativa e si porrebbe, dunque, in contrasto con la sua ratio. Peraltro, come correttamente rilevato dalla Commissione, il regolamento n. 44/2001 ha rafforzato tale tutela rispetto a quella che risultava dall'applicazione della Convenzione di Bruxelles. Questa interpretazione trova conferma nel disposto della direttiva 2000/26 in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata, dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 44/2001, dalla direttiva 2005/14. Nella direttiva 2000/26, infatti, il legislatore comunitario non ha solo previsto, all'art. 3, l'attribuzione, nei sistemi giuridici degli Stati membri, di un diritto di azione diretta della vittima nei confronti dell'impresa di assicurazione, ma ha fatto espressamente riferimento, al 'considerando' sedici bis, agli artt. 9, n. 1, lett. b), e 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001, per evocare il diritto della persona lesa di agire in giudizio nei confronti dell'assicuratore dinanzi al giudice del luogo in cui è domiciliata.

Infine, le conseguenze della qualifica dell'azione diretta della persona lesa nei confronti dell'assicuratore che, come emerge dalla decisione di rinvio, sono oggetto di dibattito nella dottrina tedesca, occorre rilevare che l'applicazione della norma sulla competenza a tale azione, prevista

¹⁹ v., in tal senso, sentenze citate Group Josi, punto 64; Société financière et industrielle du Peloux, punto 40, nonché 26 maggio 2005, causa C-77/04, GIE Réunion européenne e a., Racc. pag. I-4509, punto 17

dall'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento n. 44/2001, non è esclusa dalla sua qualifica, nel diritto nazionale, come azione di responsabilità civile, relativa ad un diritto estraneo ai rapporti giuridici di natura contrattuale. La natura di tale azione nel diritto nazionale, infatti, non rileva affatto riguardo all'applicazione delle disposizioni di tale regolamento, atteso che dette norme sulla competenza sono collocate in una sezione, la sezione 3 del capitolo II del regolamento medesimo, che concerne, in generale, la materia assicurativa e che si distingue da quella relativa alle competenze speciali in materia contrattuale e di illecito civile, vale a dire la sezione 2 del medesimo capitolo II. L'unico requisito al quale l'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 assoggetta l'applicazione di tale norma di competenza è quella secondo cui l'azione diretta deve essere prevista dal diritto nazionale.

Ora alla luce delle suesposte considerazioni, la questione sollevata deve essere risolta nel senso che il rinvio effettuato nell'art. 11, n. 2, del regolamento n. 44/2001 all'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento medesimo deve essere interpretato nel senso che la persona lesa può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui è domiciliata, qualora una siffatta azione diretta sia consentita e l'assicuratore sia domiciliato nel territorio di uno Stato membro.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) conclude dichiarando che il rinvio effettuato nell'art. 11, n. 2, del regolamento (CE) del Consiglio 22 dicembre 2000, n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, all'art. 9, n. 1, lett. b), del regolamento medesimo deve essere interpretato nel senso che la persona lesa può proporre un'azione diretta contro l'assicuratore dinanzi al giudice del luogo dello Stato membro in cui è domiciliata, qualora una siffatta azione diretta sia consentita e l'assicuratore sia domiciliato nel territorio di uno Stato membro.

3.6 La giurisdizione europea nella controversia per il risarcimento del danno in tema di RCA di un cittadino italiano

Il Giudice di pace di Salerno dott.ssa M. Cinzia Sarno in una recentissima e articolata ordinanza ha affermato che appartiene alla giurisdizione del giudice italiano la controversia per il risarcimento danni in tema di RCA proposta da un cittadino italiano nei confronti dell'assicuratore del responsabile anche per un incidente verificatosi in uno Stato membro dell'Unione Europea.

Il caso in esame è relativo al sinistro tra i veicoli di un cittadino italiano e di un cittadino straniero, verificatosi all'estero. I convenuti avevano eccepito il difetto di giurisdizione del Giudice Italiano, ma con l'ordinanza citata il Giudice affermando la propria giurisdizione ha sancito che il cittadino italiano, vittima di un sinistro, derivante dalla circolazione dei veicoli, che si sia verificato

in uno stato estero, può domandare non solo il risarcimento (fase stragiudiziale) al mandatario per la liquidazione dei sinistri, designato in Italia dall'assicuratore straniero del responsabile ex art. 153 comma 1 C.d.A., bensì ha anche la facoltà di convenire in giudizio, con l'azione diretta, sempre in Italia, l'assicuratore della r.c.a. del responsabile del sinistro (straniero).

Il giudicante perviene a tale conclusione, prendendo le mosse, dalla pronuncia della Corte di Giustizia UE 13 dicembre 2007, C.463-06 che abbiamo esaminato nel paragrafo precedente, la quale ha operato un'interpretazione autentica, del rinvio contenuto nell'art. 11 n° 2 del Regolamento CE del Consiglio 22/12/2000 n° 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale ex art. 11 comma 2: le disposizioni di cui agli articoli 8, 9 e 10 sono applicabili all'azione diretta proposta dalla persona lesa contro l'assicuratore, sempre che tale azione sia possibile, ex art. 9, n° 1 lett.b del regolamento medesimo, l'assicuratore domiciliato nel territorio di uno stato membro può essere convenuto in un altro stato membro, davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore, qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario.

La Corte di Giustizia ha dunque interpretato tale rinvio in maniera tale, da affermare che in materia di responsabilità civile, derivante da sinistro stradale verificatosi in uno stato estero, la persona lesa può proporre azione giudiziale diretta contro l'assicuratore straniero, dinanzi al giudice del luogo dello stato membro in cui essa "persona lesa" è domiciliata, e ciò qualora l'azione diretta sia prevista dal diritto nazionale e l'assicuratore sia domiciliato nel territorio di uno stato membro.

In particolare, ha precisato la giudicante, il detto rinvio non può essere inteso in senso restrittivo e letterale, bensì nel senso di ampliare la categoria dei soggetti che possano beneficiare dell'applicabilità che ex art. 9 n° 1 lett. b diversi da quelli elencati, ovvero diversi dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato e dal beneficiario del contratto di assicurazione, con ciò intendendo ricomprendere nel detto elenco degli attori, anche i soggetti che hanno subito un danno, per estendere alle parti più deboli una maggiore tutela.

Ciò anche tenendo conto della Direttiva del Parlamento Europeo 2005/14/CE (Direttiva RC Auto), che a modifica della IV Direttiva 2000/26CE, ha inserito all'art. 5 il seguente Considerando 16 bis, il quale testualmente recita: "ai sensi del combinato disposto dell'art. 11 paragrafo 2, e dell'art. 9 paragrafo 1, lettera b del Regolamento CE n° 44/2001 del Consiglio, del 22/12/2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello stato membro in cui essa detta parte lesa ovviamente è domiciliata".

In definitiva, alla luce delle suesposte argomentazioni, si può ritenere che il cittadino italiano che abbia subito un sinistro in uno Stato membro, diverso da quello della propria residenza, possa

convenire in giudizio l'assicuratore straniero, innanzi al giudice italiano, ferma restando l'applicazione della legge dello Stato dove si è verificato il sinistro.

3.7 Casi particolari: veicolo con targa estera rubata, interviene il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada

L'ipotesi non è frequentissima, ma può succedere, ed è quella di un sinistro con un veicolo con targa estera, la fattispecie riguarda un veicolo con targa rubata e solitamente ce ne rendiamo conto quanto l'U.C.I. comunica che risulta tale.

In questo caso si pone la questione di come dobbiamo considerare un veicolo sconosciuto un normale veicolo estero e l'imputabilità della competenza risarcitoria.

Da una ricerca sulle banche dati come primo risultato utile troviamo la sentenza della Cassazione n. 21974 del 3 luglio 2007 e pubblicata il 19/10/07. Una sentenza, se la leggiamo ce ne accorgiamo, dunque, tra l'altro ben motivata, che richiama tra l'altro due pronunce della Corte di Giustizia Europea, e che giunge alla conclusione che in casi come questi spetti all'U.C.I. la competenza a risarcire il danno. Però pochi giorni dopo la sentenza citata (per la precisione il 6 novembre 2007) è stato emanato il d. lgs. 198/07, che rappresenta l'atto legislativo con cui è stata approvata in Italia la c.d. "quinta direttiva r.c.a." di cui parleremo nel capitolo successivo (direttiva n. 2005/14/CE dell'11/05/05).

Il d.lgs. 198/07 ha, tra le altre, introdotto 2 nuove "lettere" (d bis e d ter) al 1° comma dell'art. 283 del codice delle assicurazioni, relativo ai casi in cui interviene il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, così ora diventano 6.

Una delle 2 nuove ipotesi è, appunto, quella che "il sinistro sia cagionato da un veicolo estero con targa non corrispondente o non più corrispondente allo stesso veicolo» ex art. 283, 1° comma lett. d ter. Per questo motivo in caso di sinistro con veicolo con targa estera risultata rubata la competenza a risarcire il danno non spetta più all'U.C.I. ma è stata trasferita al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, che sarà tenuto a risarcire sia il danno materiale che i danni alla persona.

3.8 Sinistri con veicoli stranieri: la responsabilità, la procedura di denuncia ed il risarcimento del danno

La copertura assicurativa dei veicoli con targa estera, rilasciata da uno Stato extra UE, può essere assolta, come già specificato:

- a) con la stipula della c.d. assicurazione di frontiera¹, che viene rilasciata al conducente estero al momento dell'ingresso nel territorio italiano, alla frontiera², ed ha validità per un lasso di tempo limitato, non inferiore a quindici giorni e non superiore a sei mesi; tale documentazione assicurativa viene rilasciata dall'UCI a ciò esplicitamente autorizzato fin dal 1971³;
- b) con il rilascio della carta verde, per gli Stati che aderiscono a tale Convenzione, a seguito della quale l'UCI (Ufficio Centrale Italiano) provvede alla liquidazione dei danni, nei limiti previsti dalla polizza assicurativa stipulata;
- c) ovvero la copertura viene considerata assolta sulla base di particolari accordi, per cui l'UCI provvede alla liquidazione dei danni cagionati durante la circolazione stradale in Italia⁴.

Le regole di liquidazione dei sinistri sono le medesime vigenti per l'assicurazione nazionale quando il contratto assicurativo sia stipulato con una compagnia di assicurazione italiana per il periodo di permanenza sul territorio nazionale dell'autoveicolo immatricolato all'estero⁵.

L'Ufficio Centrale Italiano (UCI) è l'Ufficio Nazionale di Assicurazione per l'Italia per i veicoli a motore in circolazione internazionale.

Costituito nel 1953, opera come bureau per l'Italia nell'ambito del sistema della carta verde istituito in Europa dal Sottocomitato dei Trasporti su strada della Commissione per l'Europa dell'ONU.

L'attività del l'UCI è disciplinata dagli articoli 125 e 126 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private)⁶.

Alcuni brevi cenni di argomento sono stati esaurientemente trattati nel Capitolo 4 – L'incidente stradale causato da un veicolo straniero e il sistema della Carta Verde.

L'UCI si occupa di gestire le problematiche relative al risarcimento dei danni causati sul territorio italiana da veicoli immatricolati o registrati in Stati esteri che circolano temporaneamente in Italia e, con alcune particolarità, anche degli incidenti subiti all'estero da veicoli italiani.

Tutto questo avviene sulla base di convenzioni stipulate con gli omologhi Uffici Nazionali di

¹ Disciplinata dall'articolo 126, comma 2, lettera a), decreto legislativo 209/2005 e dal Regolamento del Ministero dello Sviluppo Economico, adottato su proposta dell'IVASS, ed emanato con decreto ministeriale n. 86/2008.

² Con il recepimento della direttiva 90/232/CEE e con l'emanazione del Regolamento ministeriale, recante disposizioni in materia di obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti (decreto 86/2008 del Ministero dello Sviluppo Economico), non è più ammissibile la vendita di polizze temporanee di assicurazione alle frontiere, ai conducenti di veicoli a motore immatricolati in Stati UE, in quanto, a norma delle citate disposizioni, la liquidazione dei danni prodotti da questi veicoli è, garantita dal bureaux dei rispettivi Paesi di stazionamento abituale.

³ Articolo 2, decreto ministeriale 26 maggio 1971, art. 2, e articolo 6, decreto ministeriale 1 aprile 2008.

⁴ M. Ancillotti, G. Carmagnini, C. Lo Iacono, A. Manzione, G. Napolitano, A. Spinelli, Manuale pratico di infortunistica stradale, Maggioli, 2012.

⁵ Su tale argomento di veda Corte di Cassazione civile, sentenza n. 4606/1997.

⁶ A. Spinelli, Le indagini nei sinistri stradali, Maggioli, 2009.

Assicurazione (Bureaux) costituiti negli altri Paesi aderenti al sistema della carta verde.

L'UCI è abilitato a provvedere al risarcimento dei danni causati da veicoli esteri che temporaneamente si trovano sul territorio italiano, nella Repubblica di San Marino e nella Città del Vaticano.

L'impegno comporta per l'UCI l'obbligo di liquidare i danni e di pagare, agli aventi diritto, i relativi indennizzi.

Per quanto riguarda, in particolare, le competenze dell'UCI per il risarcimento dei danni da circolazione stradale, l'articolo 126, Codice delle Assicurazioni Private decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 prevede che l'UCI è l'Ufficio Nazionale di Assicurazione riconosciuto dal Ministero delle Attività Produttive. L'UCI stipula e gestisce, in nome e per conto delle imprese aderenti, l'assicurazione frontiera disciplinata nel regolamento adottato, su proposta dell'IVASS, dal Ministro delle attività produttive e provvede alla liquidazione e al pagamento degli indennizzi dovuti. L'UCI assume, ai fini del risarcimento dei danni cagionati dalla circolazione in Italia dei veicoli a motore e natanti, la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e della loro impresa di assicurazione. L'UCI legittimato a stare in giudizio, in nome e per conto delle imprese aderenti, nelle azioni di risarcimento che i danneggiati dalla circolazione in Italia di veicoli a motore e natanti immatricolati o registrati all'estero possono esercitare direttamente nei suoi confronti secondo quanto previsto agli articoli 145, comma 1, 146 e 147. Si applicano anche nei confronti dell'Ufficio centrale italiano le disposizioni che regolano l'azione diretta contro l'impresa di assicurazione del responsabile civile secondo quanto previsto dall'articolo 144.

Ai fini della proposizione dell'azione diretta di risarcimento nei confronti dell'Ufficio centrale italiano i termini di cui all'articolo 163-bis, primo comma, e 318, secondo comma, del codice di procedura civile sono aumentati del doppio, risultando perciò stabiliti in centottanta giorni per il giudizio di fronte al Tribunale e in novanta giorni per il giudizio di fronte al giudice di pace. Termini di cui all'articolo 163-bis, secondo comma, del codice di procedura civile non possono essere comunque inferiori a sessanta giorni.

L'UCI è abilitato ad emettere le carte verdi richieste per la circolazione all'estero di veicoli a motore immatricolati in Italia, garantendo nei confronti dei corrispondenti Uffici nazionali di assicurazione le obbligazioni che il rilascio di tali certificati comporta.

Per i rimborsi effettuati agli Uffici nazionali di assicurazione esteri, che in base agli accordi con esso stipulati abbiano dovuto intervenire per risarcire danni causati nel territorio del loro Stato da veicoli a motore immatricolati in Italia non coperti da assicurazione, l'Ufficio centrale italiano ha diritto di rivalsa nei confronti del proprietario o del conducente del veicolo per le somme pagate e le relative spese.

In caso di incidente cagionato nel territorio della Repubblica dalla circolazione di veicoli a motore o natanti immatricolati o registrati all'estero⁷, l'Ufficio centrale italiano può richiedere ai competenti organi di polizia le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle parti e alla targa di immatricolazione o altro analogo segno distintivo. Per quanto qui di interesse ai fini delle procedure di richiesta di risarcimento del danno causato a seguito di sinistro stradale nel quale sia coinvolto un veicolo immatricolato in uno Stato estero, si evidenzia che all'UCI è attribuita, a norma dell'articolo 126, comma 2, lettera b), decreto legislativo 209/2005, la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e del loro assicuratore stranieri, nei casi in cui tali soggetti, o anche solo uno di essi sia legalmente obbligato a garantire il risarcimento dei danni provocati da veicoli immatricolati all'estero.

Si precisa che l'articolo 144, decreto legislativo 299/2005, che disciplina l'azione processuale nei confronti dell'UCI (c.d. azione diretta) e che prescrive che il danneggiato per poter avviare legittima azione giudiziaria, deve soddisfare la condizione di procedibilità prevista dal successivo articolo 145, prevede che, nel giudizio di risarcimento del danno via sia un litisconsorzio necessario del responsabile del sinistro con il soggetto assicurato, se persona diversa.

Tale specifica disciplina normativa stabilisce una deroga alla regola generale prevista dall'articolo 1917, codice civile, secondo la quale non è ammessa l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore del responsabile⁸.

Per quanto concerne, in particolare, la questione della domiciliazione presso l'UCI, si evidenzia come la giurisprudenza abbia precisato alcune regole procedurali fondamentali:

con la sentenza n. 5906/1979, la Corte di Cassazione civile ha stabilito che la domiciliazione legale dello straniero presso l'UCI determina una mera deroga alle disposizioni generali degli articoli 18 e 19, codice procedura civile, in quanto nelle obbligazioni da atto illecito extra contrattuale il foro generale concorre con il forum delicti ed il forum solutionis;

Con la sentenza n. 225/1985, la medesima Corte di Cassazione ha stabilito che l'UCI ha piena legittimazione passiva, quale domiciliataria dello straniero responsabile del sinistro e soggetto convenuto in giudizio. All'UCI, infatti, è attribuita la legittimazione a stare in giudizio, in nome e per conto delle imprese aderenti, con l'applicazione nei confronti dello stesso delle disposizioni che regolano l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile.

⁷ L'UCI assume la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e della loro impresa di assicurazione, nelle ipotesi di cui all'articolo 125, comma 2, lettera b), comma 3, lettera b) e c), e comma 4, decreto legislativo 209/2005.

⁸ Si vedano gli articoli 23, 28, 126 e 152, decreto legislativo 209/2005.

3.9 Le modalità di azione in caso di danneggiante straniero e danneggiato italiano e i casi del veicolo danneggiante immatricolato in Stato UE e in Stato estero

Per quanto riguarda i veicoli a motore immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o assimilato, l'obbligo assicurativo si considera assolto, come detto, sulla base della targa di immatricolazione, per cui qualsiasi veicolo con targa di identificazione rilasciata dall'Autorità amministrativa di uno Stato dell'Unione europea che circoli nel territorio dell'Unione deve essere considerato coperto da assicurazione.

Per quante concerne, in particolare, il risarcimento del danno per sinistri verificatisi su territorio italiano, competente all'istruzione della richiesta è l'UCI, che opera attraverso specifici accordi interbureaux, riconosciuti dall'Unione europea.

In caso di sinistro stradale provocato sul territorio italiano da un veicolo immatricolato in uno Stato estero, la richiesta di risarcimento per i danni subiti deve essere inviata, a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento, all'UCI (Ufficio Centrale Italiano) con sede in Corso Sempione 39, 20145 - Milano (uci@pec.ucimi.it) indicando ogni dato utile a rendere più agevole, e perciò più veloce, il lavoro dell'UCI. In particolare andranno indicati i seguenti dati:

1. data e località dell'incidente
 2. nazionalità e targa del veicolo estero
 3. caratteristiche tecniche del veicolo estero
 4. tipo (autovettura, autocarro, autoarticolato, moto, ecc.)
 5. marca e modello (Fiat Cinquecento, Opel Astra, Mercedes Classe A, ecc.)
 6. cognome, nome e indirizzo del proprietario del veicolo estero
 7. cognome, nome e indirizzo del conducente del veicolo estero
 8. nome della Compagnia di assicurazione del veicolo estero
 9. estremi dell'Autorità eventualmente intervenuta dopo l'incidente (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale, ecc.), con l'esatta indicazione del Comando di appartenenza e della località
 10. copia della constatazione amichevole d'incidente (modulo CID), se disponibile
 11. copia della carta verde esibita dal conducente del veicolo estero, se disponibile
- descrizione dell'incidente eventuali testimonianze cognome, nome e indirizzo del conducente del veicolo estero
copia della patente di guida del conducente del veicolo estero.

Se l'incidente ha provocato danni a veicoli o cose, occorre indicare il luogo, i giorni e le ore in cui le cose danneggiate sono disponibili per l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno.

Se l'incidente ha provocato lesioni personali, occorre indicare l'età, l'attività il reddito, l'entità delle lesioni, l'attestazione medica comprovante l'avvenuta guarigione con o senza postumi

permanenti ai sensi e per gli effetti della normativa vigente.

L'UCI, in base ai dati forniti nella lettera di risarcimento, provvederà ad incaricare della trattazione del sinistro il corrispondente nominato dalla compagnia di assicurazione.

Se i dati forniti nella richiesta di risarcimento non permettono di individuare chiaramente la compagnia di assicurazione del veicolo estero che ha causato il danno, l'UCI svolgerà accertamenti nel Paese di immatricolazione del veicolo, sia per rintracciare la compagnia assicuratrice e sia per verificare se, in mancanza di un ente assicuratore, esistano i presupposti per applicare la direttiva 166/1972 (prima direttiva per le assicurazioni dei veicoli).

Le ricerche vengono svolte dall'UCI interessando il bureau nazionale del Paese di immatricolazione del veicolo estero e possono richiedere anche tempi lunghi.

Per questo motivo è interesse del danneggiato indicare, fin dalla prima richiesta di risarcimento, tutti gli elementi utili in suo possesso.

In caso di danni subiti in uno dei Paesi del c.d. "sistema carta verde", a causa di un veicolo immatricolato in uno degli Stati dello Spazio economico europeo (SEE) o in Svizzera, l'UCI non è in grado di fornire alcuna assistenza.

Chi ha subito un danno all'estero può avvalersi della particolare procedura prevista dal decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private) - Capo V - Articoli 151 e seguenti:

- a) in uno degli Stati del sistema "Carta Verde";
- b) da un veicolo immatricolato in uno dei Paesi dello Spazio economico europeo (Unione europea più Islanda, Liechtenstein e Norvegia) o immatricolati in Svizzera;

Le modalità e la modulistica per individuare l'assicuratore estero del veicolo che ha provocato l'incidente e il mandatario per la liquidazione dei sinistri nominato in Italia dall'assicuratore estero sono descritte sul sito di CONSAP S.p.A.⁹ - www.consap.it, alla voce Centro Informazione: <http://www.consap.it/fondi-e-attivita/mondo-assicurativo/centro-di-informazime-italiano>.

Se l'assicuratore estero, o il mandatario per la liquidazione dei sinistri nominato in Italia, entro tre mesi dalla richiesta di risarcimento non hanno fornito una risposta motivata a tale richiesta di risarcimento, il danneggiato può chiedere l'intervento di CONSAP S.p.A., Servizio Organismo di Indennizzo (Via Yser, 14 - 00198 Roma - Fax 0685796354 - E-mail: organismo@consap.it www.consap.it).

Nel caso di danni subiti in uno degli Stati dello Spazio Economico Europeo (SEE) a causa di un veicolo non identificato o non assicurato, o di cui risulti impossibile entro due mesi dal sinistro identificare l'assicuratore, può rivolgere la propria richiesta di risarcimento a CONSAP S.p.A.,

⁹ Concessionario Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.

Servizio Organismo di Indennizzo (Via Yser, 14 - 00198 Roma - fax 0685796334- E-mail: organismo@consap.it, www.consagit.it).

Anche in questi casi l'UCI non è in grado di fornire alcuna assistenza.

In caso di incidente all'estero provocato da un veicolo non immatricolato in uno degli Stati dello Spazio economico europeo o in Svizzera, la richiesta di risarcimento va inviata all'assicuratore e/o proprietario del veicolo estero.

Se però il veicolo che ha causato l'incidente è immatricolato in un Paese diverso rispetto a quello in cui l'incidente è accaduto, la richiesta di risarcimento va inviata al bureau del Paese dell'incidente, purché il sinistro sia avvenuto in uno dei Paesi del "Sistema Carta Verde". L'elenco dei bureaux con i relativi indirizzi è indicato sul retro di ogni carta verde.

Anche in questi casi l'UCI non è in grado di fornire alcuna assistenza.

Nel caso di sinistro stradale tra veicolo italiano e veicolo immatricolato in suo Stato extra Ue privo di carta verde, di polizza di frontiera, e comunque privo di qualsivoglia copertura assicurativa regolare, il conducente italiano potrà rivolgersi al “Fondo di garanzia per le vittime della strada” che, in tali situazioni, ha il compito di risarcire il danno fisico subito a seguito di sinistro con conseguenti lesioni personali, e danni materiali, previo pagamento di una franchigia pari a 516 euro²⁰.

²⁰ A. Spinelli, cit.

CAPITOLO 4

L'INCIDENTE STRADALE CAUSATO DA UN VEICOLO STRANIERO E IL SISTEMA DELLA CARTA VERDE

4.1 Le funzioni e il compito del bureau italiano

Il bureau svolge una duplice funzione: da un lato, gestisce le richieste di risarcimento dei danni subiti sul proprio territorio da chiunque abbia subito un danno provocato da un veicolo immatricolato all'estero munito di carta verde (handling bureau o bureau gestore).

Se un veicolo francese, in transito nel nostro Paese, tampona un mezzo italiano, il soggetto leso potrà richiedere la rifusione del danno al bureau italiano (UCI), il quale verserà quanto dovuto per poi rivalersi sul bureau francese che, dall'altro, garantisce il rimborso all'omologo bureau del paese di accadimento dell'incidente delle somme corrisposte ai danneggiati quando il veicolo causa dell'incidente sia coperto da carta verde rilasciata sotto la sua responsabilità (paying bureaux o bureau garante).

Il funzionamento del sistema descritto è garantito dalla sottoscrizione, da parte di tutti i bureaux, di una Convenzione internazionale, denominata Uniform Agreement between Bureaux, tesa a individuare i diritti e gli obblighi gravanti sugli aderenti.

I punti cardine della menzionata convenzione sono i seguenti:

- a) il risarcimento dei danni da parte del bureau del Paese di accadimento del sinistro, nella sua veste di bureau gestore, con applicazione della propria legge nazionale (lex loci commissi delicti) e l'esclusiva competenza del bureau gestore ad interpretare tale legge;
- b) il rimborso al bureau gestore delle somme liquidate da parte dell'assicuratore del veicolo che ha causato il sinistro, con successiva sostituzione del bureau, di cui l'assicuratore è membro, in veste di bureau garante in caso di sua inadempienza.

Il bureau gestore, ovvero sia l'Ente dello stato ove è occorso il sinistro, riceve la richiesta di messa in mora e, verificato la sussistenza dei presupposti in punto di an e in punto di quantum, rifonde il danno patito dal soggetto leso.

Il bureau garante, ovvero sia l'Ente che ha rilasciato la Carta verde, garantisce la rifusione delle

somme anticipate dal bureau gestore al soggetto danneggiato. L'assicurazione che ha stipulato un contratto di assicurazione con il veicolo danneggiante rifonde il Bureau garante.

Per tutti quei veicoli immatricolati in Stati che non aderiscono al sistema della carta verde, è necessario stipulare una “polizza temporanea di frontiera”, la c.d. carta rosa, presso l'ufficio doganale di ingresso e utilizzabile in tutti gli stati compresi nello spazio economico europeo ai sensi dell'art. 125, terzo comma, lettera a, C.d.A. che demanda la disciplina di tale particolare contratto ad apposito regolamento.

La normativa è prevista ed è stata emanata con un decreto ministeriale¹ e all'articolo 6 contiene le seguenti disposizioni:

- 1) il contratto può essere rilasciato per i soli veicoli in circolazione temporanea nel territorio della Repubblica;
- 2) può avere una durata non inferiore a quindici giorni e non superiore a sei mesi;
- 3) viene stipulato con le Imprese di assicurazione autorizzate ad esercitare in Italia il ramo responsabilità civile auto che si avvalgono, a tale scopo, dell'Ufficio Centrale Italiano di cui sono società, infine, aggiunto che l'ISVAP, ora IVASS, ha esplicitamente vietato l'emissione di questo tipo di contratti per veicoli immatricolati in uno dei Paesi dell'Unione Europea¹ (Rapporto ISVAP sull'attività dell'Istituto dell'anno 1996, Volume I, pag. 225).

4.2 Le Convenzioni internazionali e il cosiddetto “Sistema della carta verde”

L'esigenza di promuovere tra gli Stati iniziative dirette a facilitare il traffico internazionale dei veicoli dal punto di vista della copertura assicurativa si manifesta in Europa nell'immediato dopoguerra. Il secondo conflitto mondiale lascia Paesi duramente provati, che necessitano di urgenti misure per la ricostruzione delle infrastrutture fortemente deteriorate. Il trasporto delle merci e delle persone risulta uno strumento indispensabile per favorire la ricostruzione di gran parte dell'Europa.

L'eliminazione delle barriere che in qualche modo possano risultare di ostacolo al transito transfrontaliero dei veicoli costituisce, quindi, un obiettivo primario degli organismi internazionali.

Il Sottocomitato per i trasporti su strada dell'ONU il 25 gennaio 1949 indirizza una Raccomandazione agli Stati per la realizzazione di un sistema assicurativo che consenta di agevolare il traffico su strada.

Nasce così il cosiddetto “Sistema della carta verde”, che, pur avendo come obiettivo principale quello di facilitare il transito dei veicoli tra i Paesi, individua quale esigenza altrettanto primaria la tutela delle vittime degli incidenti provocati da tali veicoli.

¹ Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico n. 86 dell'1 aprile 2008

Abbiamo visto come nel tempo, in considerazione anche del tumultuoso sviluppo del traffico su strada e del conseguente aumento degli incidenti, questo secondo obiettivo assuma crescente importanza determinando l'introduzione nelle legislazioni nazionali di una normativa diretta a favorire una crescente protezione alle persone danneggiate in conseguenza di sinistri.

Si ha quando è necessaria la copertura assicurativa e lo Stato estero aderisce al sistema della cosiddetta "carta verde", cioè il *certificato assicurativo internazionale*.

Tra gli Stati esteri che non hanno aderito agli accordi relativi alla cosiddetta "copertura assicurativa automatica", alcuni hanno comunque aderito al sistema del *certificato assicurativo internazionale*, cioè la cosiddetta "carta verde".

Il sistema della "carta verde", entrato in vigore il 1° gennaio del 1953, è stato anch'esso istituito a Londra in seguito alla Raccomandazione n. 5 del 25 gennaio 1949 del gruppo di lavoro dei trasporti su strada del Comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Il *bureau* italiano è sempre lo stesso: (Ufficio Centrale Italiano), con sede a Milano in corso Sempione n. 39.

La "carta verde" viene rilasciata al contraente dalla compagnia nazionale con la quale è stipulata nel proprio Stato la polizza assicurativa; analogamente a quanto previsto per il cosiddetto sistema della "copertura automatica", nel caso di danni materiali o lesioni personali provocati da veicoli esteri, il *bureau* dello Stato nel cui territorio è occorso l'incidente stradale si occupa del risarcimento dei danni. Viene poi richiesto il rimborso al *bureau* nazionale dello Stato estero al quale appartiene il veicolo coinvolto. A quest'ultimo Ufficio rimane comunque il diritto di rivalsa nei confronti della compagnia nazionale che ha rilasciato la "carta verde".

La disciplina relativa alla carta verde viene applicata, in maniera reciproca, oltre che per tutti gli Stati aderenti al sistema della "copertura automatica", anche per un altro elenco di Stati che hanno nel tempo aderito al sistema della "carta verde": Albania, Bielorussia, Bosnia Erzegovina, Iran, Israele, Macedonia, Marocco, Moldavia, Montenegro, Serbia, Russia, Tunisia, Turchia, Ucraina.

Il sistema della carta verde è imperniato su due elementi fondamentali:

- a) un documento assicurativo, la carta verde, che copre la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione di un veicolo, rilasciato da un assicuratore stabilito in uno Stato e riconosciuto dai paesi visitati come documento probatorio valido ai fini della copertura assicurativa;
- b) la creazione all'interno di ogni Stato di un Ufficio Nazionale di Assicurazione (Bureau), riconosciuto dal Governo, di cui fanno obbligatoriamente parte tutti gli assicuratori autorizzati ad emettere carte verdi. Il Bureau svolge una duplice funzione, da un canto di gestire le richieste di risarcimento dei danni subiti sul proprio territorio da chiunque abbia subito un danno provocato da

un veicolo immatricolato all'estero munito di carta verde (Handling Bureau o Bureau gestore), e dall'altro di garantire il rimborso all'omologo Bureau del Paese di accadimento dell'incidente delle somme corrisposte ai danneggiati quando il veicolo causa dell'incidente sia coperto da carta verde rilasciata sotto la sua responsabilità (Paying Bureau o Bureau garante).

Per la realizzazione pratica del sistema della carta verde i Bureaux hanno sottoscritto su basi bilaterali una Convenzione internazionale, denominata Uniform Agreement between Bureaux che individua diritti ed obblighi in capo ad ogni aderente.

Dovendo regolare rapporti con importanti riflessi di carattere economico, la disciplina convenzionale, pur essendosi modificata nel tempo, è risultata fin dall'inizio caratterizzata da regole articolate in modo da delineare con chiarezza le competenze e gli impegni di ogni Bureau allo scopo di evitare controversie e ritardi nell'adempimento delle rispettive funzioni.

I punti fondamentali dell'Uniform Agreement sono i seguenti:

- a) il risarcimento dei danni da parte del Bureau del Paese di accadimento del sinistro, nella sua veste di Bureau gestore, con applicazione della propria legge nazionale (*lex loci commissi delicti*) e l'esclusiva competenza del Bureau gestore ad interpretare tale legge;
- b) il rimborso al Bureau gestore delle somme liquidate da parte dell'assicuratore del veicolo che ha causato il sinistro, con successiva sostituzione del Bureau, di cui l'assicuratore è membro, in veste di Bureau garante in caso di sua inadempienza.

La Convenzione ha così cercato di realizzare un perfetto equilibrio tra l'esigenza di un risarcimento del danno in conformità con la legge dello Stato di accadimento dell'incidente e l'attribuzione dell'onere del risarcimento a carico dell'assicuratore estero che ha emesso una copertura di responsabilità civile in capo al veicolo coinvolto nell'incidente.

Storicamente la Convenzione tra Bureaux, la cui prima stesura risale agli anni '50 del secolo scorso, ha subito nel tempo diverse modifiche ispirate allo scopo di chiarire alcuni punti che ancora non risultavano di interpretazione condivisa. Il testo della Convenzione attualmente in vigore, denominata Internal Regulations, ha preso effetto a partire dal 1° luglio 2003 e tiene conto, tra l'altro, delle numerose direttive comunitarie emanate nel frattempo in tema di circolazione internazionale dei veicoli, come vedremo nel capitolo successivo.

La Convenzione Internal Regulations ha subito leggeri modifiche nell'anno 2008. La Commissione Europea ha evitato di curarne la pubblicazione nella versione aggiornata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

Va sottolineato che la procedura arbitrale, prevista per la risoluzione delle controversie tra Bureaux, in tutti questi anni ha trovato rara applicazione e ciò conferma il raggiungimento dell'obiettivo di chiarezza che si proponevano gli estensori dei testi convenzionali.

Attualmente hanno aderito al sistema della carta verde i Bureaux di: Albania, Andorra, Austria, Belgio, Bielorussia, Bosnia e Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Iran, Irlanda, Islanda, Israele, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Macedonia, Malta, Marocco, Moldova, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno Unito di Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Russia, Serbia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tunisia, Turchia, Ucraina, Ungheria.

4.3 La normativa comunitaria

La creazione del Sistema della carta verde ha avuto il risultato di facilitare il transito e la circolazione transfrontaliera dei veicoli.

Immaginiamo la situazione esistente prima degli anni '50. Un veicolo che intendesse attraversare la frontiera di più Stati, avrebbe dovuto ad ogni frontiera munirsi di una polizza di assicurazione r.c. per potere essere ammesso a circolare nei singoli paesi in regola con la normativa nazionale in tema di assicurazione.

A partire dagli anni '50 gli assicuratori dei Paesi, in cui erano stati costituiti i Bureaux aderenti al sistema della carta verde, potevano rilasciare ai loro clienti un documento assicurativo a valenza internazionale che permetteva agli assicurati, attraverso la sua esibizione, di transitare alla frontiera degli Stati pure aderenti al sistema senza altri adempimenti di natura assicurativa, essendo il documento riconosciuto dalle autorità preposte al controllo.

Il trattato che nel 1957 ha istituito la Comunità Europea ha, tra l'altro, inteso "creare un mercato comune avente caratteristiche analoghe a quelle di un mercato interno e una delle condizioni essenziali per conseguire tale scopo è quella di realizzare la libera circolazione delle merci e delle persone".

Nel 1972 il Consiglio delle Comunità Europee ha emanato *una prima direttiva: Direttiva 24 aprile 1972 n. 166/CEE* nota appunto come **Prima Direttiva Auto**, con lo scopo primario di abolire qualunque controllo dell'assicurazione per i veicoli circolanti all'interno della Comunità Europea, in modo da facilitare ulteriormente la circolazione dei veicoli con un superamento del sistema basato sul controllo alla frontiera della carta verde.

La realizzazione di tale obiettivo presupponeva l'obbligo della copertura assicurativa della responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli in tutti gli Stati della Comunità Europea.

Stabilito tale obbligo, il territorio comunitario era considerato dal punto assicurativo un unico spazio, entro il quale i veicoli a motore avevano la possibilità di muoversi liberamente senza essere soggetti al controllo della garanzia assicurativa. Viene così introdotto il principio secondo il quale i

veicoli immatricolati in uno degli Stati della Comunità Europea (oggi Unione Europea) sono da considerare validamente assicurati quando circolano in uno degli altri Stati membri per il solo fatto di essere “ abitualmente stazionanti” nel Paese d’immatricolazione. Per i veicoli immatricolati negli Stati appartenenti all’Unione Europea la targa equivale ad assicurazione ai fini della circolazione internazionale all’interno del territorio comunitario.

Altro principio fondamentale introdotto dalla Prima Direttiva è quello secondo il quale un contratto di r.c.auto emesso da un assicuratore autorizzato ad operare in uno degli Stati membri deve necessariamente estendere la propria garanzia a tutto il territorio dell’Unione Europea, quale logica conseguenza del considerare ai fini assicurativi tale territorio un unico spazio fisico senza barriere.

Rimaneva però da risolvere il problema relativo al risarcimento dei danni provocati da veicoli concretamente privi di assicurazione.

In caso di incidente provocato nello stesso Stato d’immatricolazione del veicolo la direttiva contempla l’istituzione di un Fondo di garanzia. Occorreva tuttavia trovare una soluzione al caso del veicolo immatricolato nello Stato comunitario Alfa che provocasse un sinistro nel paese membro Beta e risultasse privo di copertura assicurativa.

La Direttiva, attingendo al sistema della carta verde già operativo con successo da alcuni anni, conferì ai Bureaux dei singoli Stati membri la funzione di risarcire i danni provocati da veicoli in circolazione internazionale privi di assicurazione. Al Bureau gestore venne assegnato il compito di risarcire il danno in base alla legge del proprio Paese (*lex loci commissi delicti*), con successivo recupero delle somme relative nei confronti del Bureau di “stazionamento abituale” del veicolo in veste di Bureau garante.

La realizzazione di questo meccanismo fu subordinato alla conclusione di una Convenzione per regolare i rapporti tra i Bureaux, rapporti che hanno evidenti importanti riflessi di contenuto economico.

I Bureaux dei paesi dell’allora Comunità europea, già aderenti al sistema carta verde, sottoscrissero una nuova Convenzione, denominata *Supplementary Agreement Between Bureaux*, quale appendice all’*Uniform Agreement* siglato bilateralmente, rendendo così possibile l’attuazione della *Prima Direttiva Auto*.

Agli impegni che caratterizzano l’*Uniform Agreement* nelle Convenzioni supplementari, si aggiunse per il Bureau del paese dell’incidente (Bureau gestore) il compito di risarcire i danni provocati da veicoli abitualmente stazionanti in uno degli altri Stati membri e privi di assicurazione, mentre il Bureau del Paese di stazionamento dei veicoli (in veste di Bureau garante) teneva a proprio carico l’onere del risarcimento con facoltà poi di agire in via di **rivalsa nei confronti del**

proprietario e del conducente del veicolo.

Dal considerare il territorio comunitario uno spazio unico, privo di controlli al suo interno, scaturì la necessità di garantire che veicoli provenienti da uno Stato “terzo”, per essere ammessi a circolare in tale territorio dimostrassero di essere in possesso di una copertura assicurativa idonea a proteggere le vittime di eventuali incidenti.

La direttiva stabiliva l’obbligo per gli Stati membri di verificare che i veicoli provenienti da uno Stato terzo attraverso una frontiera “esterna” fossero muniti di una carta verde, rilasciata sotto la responsabilità di un Bureau, valida su tutto il territorio della Comunità oppure, se privi di carta verde, potessero ottenere il rilascio di una polizza temporanea di frontiera, anch’essa con garanzia estesa all’intero territorio comunitario.

Infine, la direttiva lasciava aperta la possibilità che Stati terzi, ispirandosi agli stessi principi e finalità, consentissero il transito transfrontaliero dei veicoli comunitari da e per il loro territorio senza controllo della copertura assicurativa. Così, fin dal 1973 al Supplementary Agreement hanno aderito anche i Bureaux di Austria, Finlandia, Norvegia, Svezia, Svizzera, che all’epoca non erano membri della Comunità Europea. A questi paesi terzi nel corso degli anni altri se ne sono aggiunti, con un consistente ampliamento dell’area di libera circolazione dei veicoli.

Altre *quattro direttive* nel settore della r.c. auto hanno fatto seguito alla prima con lo scopo di estendere gradualmente la protezione delle vittime di incidenti stradali, con particolare riguardo – ma non solo - ai sinistri causati da veicoli in circolazione internazionale. Inoltre è stata inserita la *VI Direttiva Auto* (codifica della recente legislazione europea in materia) e comporta per gli stati membri un rafforzamento del regime delle garanzie esistenti a tutela del consumatore inteso sia come contraente che come parte lesa. I massimali minimi obbligatori per la copertura RC Auto previsti dalla Direttiva e aggiornati, in data 9/12/2010, sono i seguenti.

Danni alle persone: €1.120.000,00 per vittima o 5.600.000,00 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

Danni alle cose: 1.120.000,00 per sinistro indipendentemente dal numero delle vittime:

Le compagnie di assicurazione avevano l’obbligo di adeguare i massimali sopra evidenziati entro l’11/06/2012. Gli stati membri sono comunque liberi di praticare massimali più elevati di quelli previsti.

4.4 Le direttive auto

Il 30 dicembre 1983 venne emanata la *Seconda Direttiva Auto* Dir. 84/5/CEE, con lo scopo di **garantire un risarcimento adeguato ai danneggiati**, ad evitare che quando il cittadino si sposta da

un paese membro all'altro in caso di danno si possa venire a trovare in condizioni di grave squilibrio rispetto a quelle del proprio Stato di appartenenza. Nell'intento di favorire un ravvicinamento tra le diverse legislazioni nazionali, la direttiva stabiliva per la prima volta che i contratti di assicurazione r.c.auto dovessero prevedere massimali non inferiori a determinate somme.

Il 14 maggio 1990 viene emanata la *Terza Direttiva Auto* Dir. 90/232/ CEE che ha anch'essa importanti riflessi sulla protezione dei protagonisti della circolazione internazionale.

Già la Prima Direttiva stabiliva che i massimali contemplati da una polizza di assicurazione r.c.auto emessa da un assicuratore comunitario dovessero essere automaticamente adeguati a quelli minimi fissati per legge nel Paese visitato, se questi ultimi risultavano superiori a quelli del contratto.

Con la nuova direttiva ci si spinge oltre, fissando il principio secondo il quale i massimali contrattuali, se superiori a quelli minimi di legge dello Stato visitato, debbano comunque essere operanti nello stesso Paese visitato. Con un duplice vantaggio: per l'assicurato, che gode di una più ampia tutela del proprio patrimonio, e delle vittime che possono usufruire dei benefici di una più ampia copertura per il risarcimento dei loro danni.

Alla *Quarta Direttiva Auto* Dir. 2000/26/CE di cui parleremo in un capitolo successivo, fa seguito una *Quinta Direttiva Auto* Dir. 2005/14/ CE, che nelle intenzioni si proponeva di chiarire e integrare alcuni punti dubbi delle precedenti. In realtà essa introduce nuove norme di rilevante importanza, alcune delle quali strettamente connesse con la circolazione internazionale dei veicoli.

Viene così fissato un termine di tre mesi dalla data della richiesta di risarcimento per la formulazione dell'offerta di risarcimento, o per il suo rifiuto motivato, da parte del Bureau di accadimento del fatto (Bureau gestore).

Viene disciplinata l'ipotesi di un veicolo destinato all'esportazione e si stabilisce la possibilità che esso sia assicurato da un'impresa operante nel Paese della sua destinazione, nel presupposto che la ricerca di tale assicuratore risulti più agevole se condotta nello stesso Stato dell'acquirente del mezzo anziché in quello dell'immatricolazione.

Vengono determinati nuovi e più elevati massimali minimi di garanzia per i contratti di assicurazione r.c.auto con l'obiettivo di un progressivo allineamento dei valori su importi meglio compatibili con le esigenze di un crescente traffico internazionale.

Il percorso delle direttive in questa materia continua nel 2009 con una *Direttiva* (2009/103/CE), che si propone unicamente di riordinare in un lavoro di codifica le norme disseminate nelle precedenti, in modo da fornire agli Stati membri uno chiaro strumento di riferimento per la propria legislazione nazionale.

Come vedremo nel prosieguo della trattazione, tutte le norme che hanno formato oggetto delle direttive sono state da tempo recepite nel nostro ordinamento, di cui costituiscono l'ossatura di base.

4.5 Il Codice delle Assicurazioni Private: l'articolo 125

Con il decreto legislativo n. 209 del 7 settembre 2005 viene attuato il riordino delle numerose norme, che negli anni si sono succedute per regolare l'assicurazione, con la creazione di un vero e proprio Codice delle assicurazioni private, destinato ad essere il principale punto di riferimento per gli operatori della materia.

Il Titolo X è dedicato all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto e in essa due articoli, il 125 e il 126, disciplinano le modalità per l'adempimento di tale obbligo per i veicoli immatricolati in Stati esteri e le conseguenze che ne derivano dal punto di vista del risarcimento dei danni da essi provocati.

A seconda dello Stato d'immatricolazione dei veicoli l'articolo prevede diverse forme per l'adempimento dell'obbligo assicurativo.

a) Il contratto di assicurazione "frontiera"

Si tratta di uno strumento contemplato dalle direttive comunitarie, che hanno introdotto e confermato la libera circolazione dei veicoli a motore, ai fini assicurativi, all'interno del territorio comunitario considerato come un'unica entità. Per consentire l'ingresso e la circolazione temporanea nel territorio dell'Unione Europea di tali veicoli, agli Stati comunitari è stato imposto l'obbligo di offrire ai loro possessori la possibilità di acquistare alla frontiera una polizza di assicurazione valida per tutto il territorio comunitario, se risultano sprovvisti di una valida carta verde.

L'articolo 125, comma 3 a), del nostro Codice delle assicurazioni private prevede appunto che un veicolo proveniente da un Paese terzo per assolvere all'obbligo assicurativo possa stipulare un contratto di assicurazione "frontiera", rimandandone la disciplina ad un apposito regolamento.

Il regolamento è stato emanato con un decreto ministeriale Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico n. 86 del 1° aprile 2008 e all'articolo 6 contiene le seguenti disposizioni:

- il contratto può essere rilasciato per i soli veicoli in circolazione temporanea nel territorio della Repubblica;
- può avere una durata non inferiore a 15 giorni e non superiore a 6 mesi;
- viene stipulato con le Imprese di assicurazione autorizzate ad esercitare in Italia il ramo r.c. auto, che si avvalgono a tale scopo dell'Ufficio Centrale Italiano, di cui sono socie. Nelle pagine successive, quando tratteremo dell'articolo 126, verrà esaminato il ruolo svolto al riguardo

dall'Ufficio Centrale Italiano con particolare riguardo al risarcimento dei danni.

L'articolo 125, comma 3 a) prevede anche che il contratto in questione abbia validità in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea alle condizioni e fino ai limiti di somma stabiliti dalla legislazione in vigore in ciascuno di essi e questo in conformità con la normativa comunitaria sopra richiamata.

È necessario precisare che l'emissione di tali contratti è rigorosamente limitata a veicoli immatricolati in Stati "terzi", ossia non aderenti all'Unione Europea. Infatti, il rilascio in Italia di una copertura assicurativa per veicoli immatricolati in uno Stato membro configurerebbe un'attività in regime di libera prestazione di servizi o in regime di libertà di stabilimento, soggetta ad apposita autorizzazione secondo la disciplina dettata da apposite direttive comunitarie recepite dal Codice delle assicurazioni private.

Il codice delle assicurazioni private, nell'elencare le premesse al testo legislativo, fa riferimento al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 175, di recepimento della direttiva 92/49/CEE del 18 giugno 1992 del Consiglio, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita e che modifica la direttiva 73/239/CEE e la direttiva 88/357/CEE.

Ricordato che la polizza di assicurazione "frontiera" viene stipulata con tutte le imprese di assicurazione autorizzate ad operare nel ramo r.c. auto, per evidenti motivi esse incontrerebbero insormontabili difficoltà pratiche se dovessero richiedere l'autorizzazione ad operare in regime di libera prestazione di servizi o di libertà di stabilimento in ognuno degli Stati membri. Va anche aggiunto che l'ISVAP ora l'IVASS ha esplicitamente vietato l'emissione di questo tipo di contratti per veicoli immatricolati in uno dei Paesi dell'Unione Europea.

L'Isvap, ora Ivass, ha divulgato il rapporto sull'attività dell'istituto nell'anno 96 in tema di assicurabilità per la responsabilità civile auto con targa estera. Si è avuto modo di constatare che in seguito al nuovo quadro normativo delineatosi per il recepimento delle direttive comunitarie, sono sorti dubbi nel mercato circa il regime giuridico per l'assicurabilità dei veicoli con targa estera da parte di imprese operanti nel territorio della repubblica. In proposito è stata, pertanto, avvertita l'esigenza di un approfondimento della problematica, distinguendo tra i veicoli immatricolati in un altro Stato membro dell'Unione Europea e i veicoli immatricolati in uno Stato terzo.

Relativamente ai primi è stato, infatti, rilevato che esiste un regime armonizzato riguardante, tra l'altro, i criteri di ubicazione dei rischi e le condizioni che un'impresa di assicurazione è tenuta a rispettare al fine di assumere rischi che risultano ubicati non nel Paese d'origine della stessa ma in un altro stato dell'Unione Europea.

Il regime armonizzato comporta l'impossibilità, anche dal punto di vista normativo, per

esigenza di uniformità con il diritto comunitario, di prescindere da detti criteri e condizioni.

Alla luce di tali criteri e condizioni lo Stato di ubicazione del rischio relativamente ai veicoli è identificato con lo Stato d'immatricolazione, quindi, lo stesso potrà essere assunto unicamente da imprese abilitate ad operare in detto Stato in regime di stabilimento o di libera circolazione di servizi.

Non possono essere ammesse deroghe né in relazione alla residenza del proprietario del veicolo né per i casi di circolazione temporanea. Ciò anche alla luce della direttiva n. 72/166/CE, che prevede la polizza di frontiera soltanto con riguardo ai veicoli immatricolati in Stati terzi, riconoscendo validità alla copertura relativa a veicoli provenienti da altri Stati membri per il complesso del territorio comunitario. Del resto, in caso contrario si realizzerebbero irregolarità anche dal punto di vista "fiscale".

b) La Carta Verde

È un certificato internazionale di assicurazione emesso da un Ufficio Nazionale di assicurazione (Bureau) e accettato dall'Ufficio Centrale Italiano. Esso è richiamato dal comma 3 c) dell'articolo 125. Secondo la definizione contenuta all'articolo 1, comma 1 h) del Codice delle assicurazioni private la carta verde è il "certificato internazionale di assicurazione emesso da un ufficio nazionale secondo la raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite".

Le caratteristiche formali del documento rispecchiano un modulo standard, approvato appunto dal sottocomitato delle Nazioni Unite sopra richiamato.

La carta verde contiene i dati essenziali della copertura assicurativa: le date di validità (decorrenza e scadenza), la targa e le caratteristiche tecniche del veicolo assicurato (secondo una classificazione in codice), il numero identificativo, il nominativo dell'assicuratore che ha rilasciato il documento e del Bureau sotto la cui responsabilità il documento è stato emesso.

È di competenza dell'Ufficio Centrale Italiano "accettare" la carta verde, verificarne cioè la validità e autenticità alla luce degli accordi sottoscritti con gli altri Bureaux del sistema, accordi disciplinati dalla Convenzione denominata "Internal Regulations". L'accettazione di una carta verde comporta da parte dell'Ufficio Centrale Italiano la presa in carico della richiesta di risarcimento con conseguente successivo rimborso da parte dell'assicuratore che ha rilasciato il documento e ciò può avvenire soltanto dopo una verifica delle condizioni per l'applicazione degli accordi stipulati con il Bureau di appartenenza dell'assicuratore estero, che risulta avere rilasciato il documento.

La carta verde è documento indispensabile per l'assolvimento dell'obbligo assicurativo

limitatamente ai veicoli immatricolati in Stati terzi, con l'eccezione di Andorra, Croazia e Svizzera, i cui Bureaux hanno volontariamente sottoscritto un accordo che ai fini assicurativi li equipara ai Paesi dello Spazio Economico Europeo, per i quali la carta verde non è richiesta.

c) Veicoli immatricolati nello Spazio Economico Europeo

Lo Spazio Economico Europeo comprende, oltre agli Stati Membri dell'Unione Europea, Islanda, Liechtenstein e Norvegia, Stati questi ultimi che hanno deciso di adottare le direttive dell'Unione Europea, pur non avendo aderito ad essa.

Per i veicoli immatricolati in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo il comma 4 dell'articolo 125 stabilisce che l'obbligo di assicurazione si considera assolto quando l'Ufficio Centrale Italiano si sia reso garante per il risarcimento dei danni causati dalla loro circolazione sulla base di accordi stipulati con i corrispondenti uffici nazionali di assicurazione e l'Unione Europea abbia riconosciuto tali accordi.

Venendo alle due ultime condizioni del comma in questione, va precisato che l'Ufficio Centrale Italiano fin dall'anno 1972 ha sottoscritto con gli altri Uffici nazionali di assicurazione le varie Convenzioni internazionali che sono state realizzate per l'applicazione della Prima Direttiva Auto. L'ultima di queste è l'Accordo multilaterale, che è stato approvato dalla Commissione Europea con decisione del 28 luglio 2003.

L'altra condizione essenziale è rappresentata dal fatto che il veicolo sia regolarmente immatricolato in uno degli Stati dello Spazio Economico Europeo, ovvero – secondo la definizione data dalle direttive comunitarie – “abitualmente stazionante” in uno di tali Paesi.

La verifica di questo requisito, in caso d'incidente per il quale è pervenuta una richiesta di risarcimento, è attuata dall'Ufficio Centrale Italiano in collegamento con gli altri Uffici nazionali di assicurazione, i quali a loro volta attingono le informazioni dagli organismi preposti alla registrazione dei veicoli.

Il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico n. 86 del 1° aprile 2008 già menzionato, all'articolo 5 (“Presunzione dell'obbligo di assicurazione”), fornisce un elenco dei Paesi esteri, per i quali i veicoli ivi immatricolati debbono essere considerati automaticamente assicurati sulla sola base della targa.

Esistono, per alcuni Stati e per particolari tipi di veicoli, delle deroghe a questo principio di carattere generale e sono contenute nell'appendice, richiamata all'articolo 7, comma 2, dello stesso Decreto sopra richiamato.

d) Veicoli immatricolati in Andorra, Croazia e Svizzera

I Bureaux di Andorra, Croazia, Svizzera hanno deciso di aderire volontariamente all'Accordo Multilaterale sottoscritto dagli Uffici Nazionali di assicurazione dello Spazio Economico Europeo, consentendo così l'ingresso e la circolazione nei rispettivi Paesi dei veicoli immatricolati negli Stati dello Spazio Economico Europeo senza il controllo dell'assicurazione r.c.auto. Di riflesso i veicoli immatricolati in questi tre Paesi sono ammessi a circolare nel territorio dello Spazio Economico Europeo sottratti a loro volta a tale controllo.

Andorra, Croazia e Svizzera sono inclusi nell'elenco del già citato Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico n. 86 del 1° aprile 2008.

e) L'intervento dell'Ufficio Centrale Italiano

Secondo la definizione contenuta nel codice delle assicurazioni private (Articolo 1) l'Ufficio Centrale Italiano è: "l'ente costituito dalle imprese di assicurazione autorizzate ad esercitare il ramo responsabilità civile autoveicoli che è stato abilitato all'esercizio delle funzioni di Ufficio nazionale di assicurazione nel territorio della Repubblica ed allo svolgimento degli altri compiti previsti dall'ordinamento comunitario e italiano".

Si tratta di una Società consortile a responsabilità limitata di cui sono socie tutte le Imprese autorizzate ad esercitare in Italia il ramo r.c. auto.

Esso svolge la funzione di Ufficio nazionale di assicurazione secondo quanto previsto dalle direttive comunitarie. Nel contempo riveste il ruolo per l'Italia di "Bureau" nell'ambito del sistema della carta verde, avendo sottoscritto bilateralmente l'apposita Convenzione internazionale con tutti i rimanenti Bureaux aderenti a tale sistema.

L'articolo 125 del codice delle assicurazioni private attribuisce in dettaglio all'Ufficio Centrale i seguenti compiti:

- l'emissione dei contratti di assicurazione "frontiera" secondo le modalità e alle condizioni previste dall'apposito Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico n. 86 del 1° aprile 2008;
- la veste di garante per il risarcimento dei danni provocati sul territorio italiano da veicoli immatricolati in Stati appartenenti allo Spazio Economico Europeo o ad essi assimilati (Andorra, Croazia e Svizzera) oppure causati da veicoli immatricolati in Stati terzi, ma coperti da valida carta verde, da esso riconosciuta.

La funzione di garanzia dell'Ufficio Centrale Italiano si estrinseca, quindi, principalmente nella liquidazione dei danni provocati da veicoli immatricolati all'estero.

Nell'ambito di tale funzione l'Ufficio Centrale Italiano deve attenersi ad una norma specifica, il comma 5- bis, che gli impone di comunicare agli aventi diritto un'offerta motivata, ovvero di

indicare i motivi per i quali ritiene di non formulare un'offerta, entro tre mesi dalla ricezione della richiesta di risarcimento. Si tratta di una disposizione inserita a seguito del recepimento in Italia della Quinta Direttiva Auto con Decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 198 (articolo 1, comma 3) valida quindi a con effetto dal 24 novembre 2007.

L'inserimento è avvenuto senza alcun coordinamento con l'altra norma del Codice delle assicurazioni private, l'articolo 148, che pure prescrive alle imprese di assicurazione precisi termini per la formulazione o il rifiuto di offerte di risarcimento.

Per i sinistri con soli danni a cose, la richiesta di risarcimento, presentata secondo le modalità indicate nell'articolo 145, deve essere corredata dalla denuncia secondo il modulo di cui all'articolo 143 e recare l'indicazione del codice fiscale degli aventi diritto al risarcimento e del luogo, dei giorni e delle ore in cui le cose danneggiate sono disponibili per l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno.

Per i sinistri con lesioni personali la richiesta deve contenere l'indicazione del codice fiscale degli aventi diritto al risarcimento e la descrizione delle circostanze nelle quali si è verificato il sinistro e gli elementi descritti nei capitoli precedenti, ed essere accompagnata, ai fini dell'accertamento e della valutazione del danno da parte dell'impresa, dai dati relativi all'età, all'attività del danneggiato, al suo reddito, all'entità delle lesioni subite, da attestazione medica comprovante l'avvenuta guarigione con o senza postumi permanenti, nonché dalla dichiarazione ai sensi dell'articolo 142, comma 2, o, in caso di decesso, dallo stato di famiglia della vittima.

Va, in proposito, evidenziato che l'articolo 148, con il combinato degli articoli 138 e 139 che prevedono la quantificazione dei danni da lesione di grave o di lieve entità, prima di tutto stabilisce termini differenziati a seconda della natura dei danni (danni materiali e lesioni personali o da morte) ma soprattutto subordina i termini all'inoltro da parte dei danneggiati di richieste di risarcimento, munite di elementi utili a consentire all'assicuratore una completa valutazione della situazione in vista della formulazione o meno di offerte di risarcimento.

Al contrario dell'assicuratore di r.c. auto autorizzato ad operare in Italia, l'Ufficio Centrale Italiano risulterebbe essere assoggettato all'obbligo di liquidare, o rifiutare, la liquidazione di un danno entro tre mesi dalla richiesta di risarcimento senza potere disporre degli elementi di valutazione di tale richiesta.

Un'armonizzazione del comma 5-bis dell'articolo 125 con la disciplina contenuta all'articolo 148 dovrebbe indurre a considerare che, in assenza nella richiesta di risarcimento di uno o più dei requisiti formali previsti dall'articolo 148, l'Ufficio Centrale Italiano possa invitare il richiedente ad integrare la propria richiesta e che il mancato inoltro degli elementi mancanti sospenda il termine di tre mesi per la formulazione, o il rifiuto, dell'offerta.

L'invio all'Ufficio Centrale Italiano di una richiesta di risarcimento conforme al disposto di cui all'articolo 148 del codice delle assicurazioni darà comunque garanzia al danneggiato di un adeguato riscontro nel termine di tre mesi assegnato dal comma 5 bis dell'articolo 125.

Viste le condizioni per le quali l'Ufficio Centrale Italiano debba essere considerato garante per la responsabilità civile dei veicoli circolanti temporaneamente sul territorio nazionale, si pone una importante questione da affrontare, quasi essenziale: si tratta di stabilire quale sia l'esposizione patrimoniale massima dell'U.C.I. e – di conseguenza – quale sia la riserva economica che il danneggiato può attingere ai fini del proprio ristoro del danno. Si tratta, quindi, di stabilire quale sia il limite della garanzia, o massimale, che l'U.C.I. è tenuto a mettere a disposizione del danneggiato, ovvero anche della pluralità dei danneggiati, dovendosi ritenere applicabile all'ente in questione anche la disciplina di cui all'art. 140 del Cod. Ass. e il conseguente obbligo di garantire la par condicio di tutti gli aventi diritto in ipotesi di incapacienza del massimale a garanzia.

Occorre stabilire le regole in base alle quali il limite dell'esposizione dell'U.C.I. debba essere pari ai minimi di legge, ovvero alle maggiori somme previste dalle condizioni specifiche della polizza originale del veicolo responsabile.

Occorre, infine, stabilire chi sia il soggetto processuale tenuto a provare nel giudizio il limite del massimale che l'U.C.I. è tenuto ammettere a disposizione per il ristoro del danno.

L'art. 125 del Codice delle Assicurazioni, al comma V, dispone che “nell'ipotesi di cui al comma 3, lettera c), l'Ufficio centrale italiano provvede alla liquidazione dei danni, garantendone il pagamento agli aventi diritto, nei limiti dei massimali minimi di legge o, se maggiori, di quelli eventualmente previsti dalla polizza di assicurazione alla quale si riferisce la carta verde. Nelle ipotesi di cui al comma 3, lettera b), ed in quelle di cui al comma 4, l'Ufficio centrale italiano provvede alla liquidazione dei danni cagionati in Italia, garantendone il pagamento agli aventi diritto nei limiti dei massimali minimi di legge o, se maggiori, di quelli eventualmente previsti dalla polizza di assicurazione”. La garanzia prestata ha dunque un primo limite, per così dire, istituzionale pari a quello previsto dalla normativa nazionale al momento del sinistro, ma è sempre salva (come limite eventuale e convenzionale) la facoltà di chiedere le maggiori somme capienti nella riserva patrimoniale prevista eventualmente dalla polizza di assicurazione del veicolo responsabile, alla quale si riferisce la carta verde.

Il meccanismo risponde sempre alla necessità che l'U.C.I. presti la garanzia patrimoniale entro un limite che possa poi essere richiesto e rimborsato al Bureau corrispondente al Paese di provenienza del veicolo garantito.

È quindi, quella dell'accertamento del limite del massimale entro il quale l'U.C.I. debba rispondere, un passaggio essenziale a completamento della disciplina della legittimazione passiva

dell'U.C.I. nelle ipotesi di sinistri da circolazione internazionale.

In effetti, già sotto la disciplina dell'art. 6 della Legge n. 990/69 (sostituito dal corpo normativo riversato negli artt. 125 e 126 del Codice delle Assicurazioni), l'U.C.I., seppure non possa essere ritenuto una compagnia di assicurazione, assume, comunque funzioni analoghe a quelle di un assicuratore, in quanto deve provvedere alla liquidazione dei danni nei limiti e nelle forme previste dalla legge, garantendo il pagamento del risarcimento spettante al danneggiato in un sinistro stradale avvenuto in Italia, anche al di là dei massimali minimi di legge e fino agli eventuali maggiori massimali di polizza. Questa precisazione, della eventuale esposizione maggiore parificata al massimale della polizza estera, venne introdotta dalla miniriforma della L. n. 39/1977.

A questo proposito si veda la lontana decisione della suprema Corte di Cassazione del 3 luglio 1993 n. 7278, secondo la quale “Per il disposto dell'art. 6 legge 24 dicembre 1969 n. 990 e del D.M. 26 maggio 1971, l'obbligo risarcitorio dell'U.C.I. (Ufficio Centrale Italiano di assistenza assicurativa automobilisti in circolazione internazionale), per i veicoli immatricolati all'estero e circolanti in Italia in virtù di apposito certificato internazionale di assicurazione (cosiddetta carta verde), era circoscritto prima dell'entrata in vigore del D.L. 23 dicembre 1976 n. 857 (il cui art. 1 ha modificato l'art. 6 citato) ai limiti minimi di cui alla tabella a) della stessa legge e soltanto con il D.L. n. 857/76 cit. conv. in legge 26 febbraio 1977 n. 39, la norma citata è stata innovata ampliando la garanzia dell'U.C.I. agli eventuali maggiori massimali previsti dalla polizza di assicurazione, con la conseguenza che tale innovazione non avendo efficacia retroattiva non è applicabile per i sinistri verificatisi anteriormente alla sua entrata in vigore”.

Dall'entrata in vigore della legge n. 39 del 1977, dunque, e per i sinistri occorsi in epoca successiva, l'U.C.I. risponde anche nei limiti di massimali maggiori a quelli di legge a condizione che tali maggiori esposizioni siano stabilite dalle polizze alle quali la carta verde si riferisce e quindi alla originale copertura contratta per il veicolo responsabile nel Paese di provenienza.

Così anche si è espressa la dottrina (come G. GALLONE, Commentario al Codice delle Assicurazioni, Piacenza, 2009), per la quale “il comma 5 dell'art. 125 prevede i limiti risarcitori entro i quali l'U.C.I. provvede alla liquidazione dei danni, garantendone il pagamento agli aventi diritto. Quando vi è una carta verde si applicano i massimali minimi di legge ovvero quelli, se maggiori, previsti dall'assicurazione cui si riferisce la carta verde. Nelle ipotesi, invece, di cui al comma 3 della lettera b e comma 4, in cui l'U.C.I. risponde a prescindere dall'esistenza di una copertura assicurativa del veicolo, i massimali sono sempre quelli minimi di legge ovvero, se vi è un contratto di assicurazione, quelli previsti da tale contratto, se maggiori”.

Oltre che obbligato nei limiti del massimale o di altra somma eventualmente indicata in polizza, l'U.C.I., ovviamente, risponde agli aventi diritto anche sotto il profilo della corresponsione

della somma disposta nel titolo della sentenza di condanna, nel senso che è anche legittimato passivo dell'azione esecutiva intentata dal danneggiato²¹.

Si tratta ora di stabilire quale sia il soggetto processuale obbligato a provare in giudizio il limite della garanzia assicurativa. Ciò, a maggior ragione, quando sia difficile fornire la prova della polizza contratta dal veicolo responsabile nel Paese straniero, ovvero non sia possibile acquisirne le clausole limitative del massimale.

Analogamente non tutti i Paesi che rientrano nel contesto della disciplina CEE emettono dei certificati assicurativi chiari ed efficaci (sul piano probatorio) come avviene nel nostro Stato.

In tutti questi casi, assai presenti nella prassi quotidiana giudiziaria, è talvolta complicato raggiungere la prova del limite della garanzia patrimoniale dell'U.C.I. (e quindi conoscere la portata della possibilità di soddisfacimento economico del danno della vittima), sia per il danneggiato che ha interesse a vedere ampliata la possibilità di un soddisfacimento patrimoniale del danno maggiore rispetto al limite di legge (se così è previsto dalla polizza in origine), sia per l'U.C.I. che – per ragioni evidentemente opposte – ha la necessità di limitare la garanzia al massimale di legge, ovvero ad un importo certo che tragga fonte conclamata dalla legge ovvero dal contratto.

Secondo la regola generale, è pacifico in giurisprudenza che “in tema di assicurazione della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione di autoveicoli, nel caso di esercizio dell'azione diretta da parte del danneggiato ai sensi dell'art. 18 della legge n. 990 del 24 dicembre 1969, qualora l'assicuratore eccepisca di essere tenuto al risarcimento del danno nei limiti del massimale di polizza, ha l'onere di indicare quali siano detti limiti, offrendone la prova mediante l'esibizione del contratto di assicurazione²²”.

In un'altra importante decisione la Suprema Corte ha ritenuto persino inidonea a provare il limite del massimale la semplice copia fotostatica della polizza, se tempestivamente disconosciuta dalla parte contro la quale è stata prodotta Cass. 14 dicembre 2004, n. 23294.

Diversa è l'ipotesi in cui per legge valga il massimale minimo obbligatorio al momento del sinistro, come avviene sempre nel caso di obbligo a risarcire il danno in capo al Fondo di Garanzia Vittime della Strada.

In questo caso esiste un onere del giudice di conoscere direttamente la normativa di riferimento circa la massima esposizione del Fondo e, pertanto, il limite della garanzia è rilevabile d'ufficio: “In tema di responsabilità civile obbligatoria derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, nella fattispecie disciplinata dagli artt. 19 e 21 della legge n. 990 del 1969, il diritto del danneggiato al

²¹ Si veda G. GIANNINI, *Resp. Civ. Prev.*, 1991, 671

²² Cass. Civ. 14 dicembre 2004, n. 23291, in *Responsabilità e Risarcimento*, 1/2005, 69; a conferma si veda ad esempio, Cass. n. 4611/85; Cass. n. 2069/89; Cass. n. 5416/93; Cass. n. 4677/98; Cass. 6993/99 e Cass. n. 2991/01

risarcimento nasce, per volontà di legge, limitato, con la conseguenza che il relativo limite del massimale, entro il quale è tenuta la compagnia designata, non rappresentando un mero elemento impeditivo od estintivo, ma valendo per l'appunto a configurare ed a delimitare normativamente il suddetto diritto, è rilevabile, anche d'ufficio, dal giudice e deve essere riferito alla tabella vigente al momento in cui il danno si è verificato²³”.

Si può, dunque, sostenere che l'assicuratore della RC auto, che eccepisca in giudizio il limite della propria esposizione patrimoniale, ha l'onere di allegare il contenuto delle clausole pattizie che si riferiscono alla portata monetaria del rischio assunto. L'U.C.I., tuttavia, come noto, non è una compagnia di assicurazione e, pertanto, non emette una polizza assicurativa propria, non esistendo dunque la possibilità che l'U.C.I. possa provare in giudizio una disciplina contrattuale che la vincoli direttamente, contenente clausole limitative della propria esposizione patrimoniale, non essendo intervenuto alcun contatto tra l'Ente ed il soggetto straniero proprietario del veicolo e garantito in Italia dal bureau italiano. Al tempo stesso l'U.C.I., secondo la legge, come visto, è esposto patrimonialmente nei limiti del massimale vigente all'epoca del sinistro, salvo che in giudizio venga acquisita la prova che il veicolo estero aveva una copertura patrimoniale maggiore rispetto a quella normativa obbligatoria.

È quindi evidente che la disciplina giuridica dell'U.C.I., in termini di prova del massimale e del vincolo economico della garanzia, incontra delle specialità e delle deroghe eccezionali, rispetto alla regolamentazione generale che si è detto. Appare funzionale alla nostra esposizione una importante sentenza emessa dalla Suprema Corte del 1 giugno 2004, n. 10479, che abbiamo già citata, in quanto viene affrontata proprio la spinosa e contrastata questione della rilevanza d'ufficio, ovvero, e di contro, su eccezione di parte, del limite del massimale stabilito dalla legge (e non negozialmente tra le parti).

Dopo avere richiamato i due contrastanti orientamenti, quello che ritiene sempre il limite della garanzia una eccezione in senso proprio e quindi mai rilevabile d'ufficio dal giudice, e quello che ritiene, in ipotesi di applicazione dei massimali di legge, che valga il principio *iura novit curia*, la Corte opta decisamente per quest'ultimo, più favorevole quindi alla rilevanza processuale d'ufficio del limite del massimale di legge.

Si legge nella decisione che “Sulla questione è tornata più recentemente questa sezione con la sentenza 26/03/2002, n. 4485; in tale sentenza è affermato che il limite del massimale non forma oggetto di eccezione ed è rilevabile di Ufficio dal giudice sia che si tratti del massimale di polizza sia che si tratti del massimale di legge, con l'unica differenza che il massimale di polizza deve essere provato dall'impresa assicuratrice, onde la sua rilevanza d'ufficio presuppone che tale

²³ Cass. n. 7247 del 29 marzo 2006; conf. Cass. n. 4016/06; Cass. n. 10479/04

prova sia acquisita agli atti, mentre il massimale di legge è fissato nella tabella A allegata alla L. 990/1969; secondo la previsione dell'art. 9 di tale legge le modifiche della tabella sono apportate con decreti del Presidente della Repubblica, di tal che sono delegificate; il meccanismo di delegificazione, previsto in linea generale dall'art. 17, comma 2, L. 400/1988, si attua mediante sostituzione di norme regolamentari governative a norme legislative, ma niente esclude che si possa attuare mediante sostituzione di atti normativi di natura diversa; comunque si attui la delegificazione, l'atto normativo sostitutivo ha natura normativa esterna e contiene quindi norme di diritto, la cui violazione o falsa applicazione può essere denunciata con ricorso per cassazione a norma dell'art. 360 n. 3, c. p.c., con la conseguenza che il limite del massimale stabilito dall'atto normativo emanato in attuazione della delegificazione (decreto del Presidente della Repubblica) non deve essere provato dall'impresa assicuratrice, formando oggetto di conoscenza diretta del giudice²⁴.

Tale importante principio, dunque, comporta il fatto che nel giudizio risarcitorio (e persino per la prima volta in grado di appello) il limite (di legge o contrattuale) della esposizione patrimoniale dell'impresa garante debba essere rilevato d'ufficio dal giudice quando lo stesso sia posto nella condizione di conoscerne gli elementi essenziali, ai fini dell'applicazione della normativa vigente all'epoca del fatto, ovvero del contratto prodotto in atti.

Va da sé che questo importante principio trova una applicazione del tutto opportuna nella disciplina dell'U.C.I., perché, come detto, l'Ente in questione vede la propria esposizione patrimoniale limitata innanzitutto da ben due disposizioni di legge: quella, generale, di cui al D.lvo 6 novembre 2007, n. 198 (che ha introdotto in Italia il massimale di legge imposti dalla disciplina comunitaria di cui alla Direttiva 05/14/CE) e quella, speciale, prevista per l'U.C.I., di cui all'art. 125 comma V, del Codice delle Assicurazioni. Ed è chiaro, quindi, che l'U.C.I. potrà eccepire nel giudizio risarcitorio la propria limitata esposizione patrimoniale nei limiti del massimale di legge vigente in Italia all'epoca del sinistro e che tale limite dovrà essere rilevato sempre d'ufficio dal magistrato, secondo l'orientamento oramai prevalente e preciso espresso dalla Suprema Corte.

Chiarito il punto circa la rilevanza del limite del massimale di legge per l'esposizione patrimoniale dell'U.C.I., resta la necessità di chiarire chi sia il soggetto tenuto a provare in giudizio la diversa e maggiore previsione contrattuale nella polizza assicurativa all'origine e quindi obbligare l'U.C.I. per le somme ivi previste, pur maggiori del massimale. A questo punto occorre che ci poniamo 2 domande, che cosa avviene se in giudizio non è allegata alcuna prova della maggiore esposizione del massimale nella polizza d'origine e come comportarsi se l'eventuale polizza straniera acquisita in giudizio non riporti alcuna indicazione del limite del massimale,

²⁴ Cass. 1 giugno 2004, n. 10479

ovvero circa la estensione del maggior limite oltre i confini territoriali di appartenenza del veicolo estero?

A queste domande, tutt'altro che "oziose" ma fonte di complesso contenzioso nei giudizi ove, di frequente, non vengono allegati dati amministrativi completi o chiari circa i contenuti pattizi delle polizze originarie, da risposta esauriente la giurisprudenza di legittimità e di merito.

Una importante e recentissima decisione della suprema Corte di Cassazione ha stabilito che "l'U.C.I., diversamente dall'assicuratore nazionale – il quale risponde 'entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione – non è un assicuratore, ma un garante ex lege, il quale è tenuto al risarcimento dei danni provocati in Italia da veicoli muniti di valida garanzia assicurativa e quindi sulla base della esistenza di una carta verde, anche in mancanza di un contratto assicurativo estero, ma soltanto nei limiti dei massimali minimi vigenti al momento del sinistro.

Solo eccezionalmente l'U.C.I. è tenuto alla garanzia oltre il massimale minimo di legge e cioè quando ci sia una copertura assicurativa estera, valida anche per il territorio italiano, per massimali maggiori rispetto a quelli minimi italiani²⁵". La funzione dell'U.C.I., assolutamente speciale nel panorama dell'istituto della rappresentanza legale di altro soggetto (l'assicuratore del veicolo estero in ultima analisi), è strettamente vincolata alla disciplina normativa che ne dispone e regola le funzioni. In dottrina la funzione dell'U.C.I. è stata correttamente definita come quella di un "garante legale portatore di una obbligazione preordinata allo scopo di assicurare l'adempimento di altra obbligazione, cioè quella cui è tenuto il danneggiante nei confronti del danneggiato, a seguito della causazione del sinistro²⁶".

Tale speciale funzione dell'U.C.I. si realizza dunque in Italia – per quanto concerne la garanzia di un veicolo immatricolato in un Paese non comunitario, ma aderente al sistema – attraverso il solo certificato internazionale denominato "Carta Verde", rispondendo in questo caso, persino in assenza di una copertura assicurativa nel Paese di appartenenza del veicolo responsabile.

Per questa ragione non ha rilievo documentale e sostanziale il contenuto del certificato assicurativo nazionale, vale a dire emesso nel Paese di immatricolazione del veicolo estero, bensì solo quanto disposto nella stessa "Carta Verde".

Per i veicoli immatricolati in un Paese aderente al sistema (che si è illustrato sopra) che ha abolito il controllo e l'obbligo della carta verde, vige il principio della valenza del massimale di legge, fatta salva di un diverso e maggiore massimale nella polizza di origine valido anche per l'Italia.

Nel caso affrontato dalla Corte di Cassazione nella decisione n. 20667 del 2009 testè citata,

²⁵ Cass. 25 settembre 2009, n. 20667, *Dir.Ec.Ass.*, fasc. 4, 2009, 1445

²⁶ M.PO- GLIANI, *Resp.Civ.Prev.*, 1979, 26

risultava persino documentato (nella polizza emessa dalla compagnia bulgara acquisita in atti) che il contratto prevedesse a livello locale (in Bulgaria quindi) una copertura assicurativa illimitata.

Anche tale circostanza è stata ritenuta non rilevante per la Corte, dovendosi privilegiare l'aspetto della espressa previsione pattizia della volontà dell'assicuratore straniero di estendere tale ampia copertura anche al di fuori dei confini dello Stato di appartenenza del veicolo, volontà che nel documento prodotto non era apertamente espressa e concordata. Si legge quindi in modo chiaro ed incontrovertibile nella citata decisione il seguente principio di diritto: “per rispondere, infatti, oltre i limiti di legge, è necessaria, oltre alla carta verde, anche una polizza, la quale copra anche la maggiore somma. È solo una polizza valida per l'estero (rispetto alla Bulgaria) che consente al danneggiato di valersi di massimali maggiori, anche per il tramite dell'U.C.I. e la prova dell'esistenza di questa maggiore garanzia incombe al danneggiato”.

Non può più quindi trovare ingresso quell'orientamento (invocato anche in alcune decisioni di merito ed in parte della dottrina) che pretendeva di estendere l'efficacia dispositiva della polizza nazionale al contesto internazionale della circolazione stradale. La Corte libera il campo da ogni interpretazione estensiva e da forzature logiche procedurali, disponendo in modo non più controvertibile che per poter invocare la maggior copertura patrimoniale (illimitata o meno che sia) da parte dell'U.C.I. per il danno causato dalla circolazione del veicolo estero in garanzia, occorre che venga acquisita al giudizio la prova documentale circa la espressa previsione di un massimale maggiore in caso di sinistro avvenuto nel territorio straniero e, nella fattispecie, all'interno dei confini dello Stato italiano.

La Corte, sempre nella stessa decisione, chiarisce in modo definitivo anche la questione relativa alla identità del soggetto processuale sul quale incombe l'onere di dimostrare l'esistenza di una disciplina contrattuale che preveda un massimale maggiore di quello vigente per legge al momento del sinistro.

Nel caso di specie, il ricorrente danneggiato, invero, avanzava censure per quella che riteneva una insufficiente e contraddittoria motivazione in ordine proprio alla attribuzione al soggetto attivo della istanza risarcitoria del detto onere probatorio, laddove il massimale minimo di legge fosse incapiente per il pieno ristoro patrimoniale del danno subito. La Corte (nel respingere il motivo di censura) rammenta che la già illustrata funzione di garanzia dell'U.C.I. fa sì che l'Ente risponda sulla base del certificato internazionale anche in assenza della prova circa l'esistenza di una correlativa copertura assicurativa nazionale (vale a dire del Paese di immatricolazione e di abituale stazionamento del mezzo responsabile) ma sempre e comunque nei limiti di legge.

Così stando le cose, dunque, derivando l'obbligazione di garanzia dell'U.C.I. da disposizioni normative nazionali, nessun onere probatorio può incombere sullo stesso ente in questione circa la

prova del limite di massimale.

Così si legge in un passaggio essenziale della decisione: “l’U.C.I. non rientra fra gli assicuratori di cui all’art. 10 della legge n. 990 del 1969; pertanto, non grava su di esso la prova della limitazione del massimale (italiano) che grava sull’assicuratore italiano che lo invoca; come sostenuto dal ricorrente.

Diversamente, è il rapporto assicurativo estero ed il suo eventuale maggiore massimale a concretizzare gli elementi costitutivi della garanzia prestata dall’U.C.I. ed, in conseguenza, del diritto del danneggiato il quale, ai sensi dell’art. 2697 c.c., ha, quindi, l’onere di provare i fatti costitutivi della sua maggiore pretesa creditoria”.

Un altro passaggio importante della decisione della Corte è quello nel quale giunge ad assimilare la funzione giuridica dell’U.C.I. a quella svolta dal Fondo di Garanzia per le vittime della strada, correttamente rilevandone le affinità strutturali e giuridiche (entrambe garanti per disposizione di legge) per affermare che anche nel caso del Fondo i presupposti di intervento a garanzia nei casi di legge devono essere provati da chi ne invochi l’intervento. Anche in questo caso non potrà essere più posto in dubbio il fatto che incomba sul danneggiato che lo invoca “provare il superamento ex contractu (straniero e valido anche per l’Italia) del limite di garanzia ex lege fornita dall’U.C.I.”.

In conclusione, l’U.C.I. risponde – in ipotesi di sussistenza delle condizioni di legge – sempre nei limiti di massimale minimo previsto dalla norma al momento del sinistro, mentre incombe sul danneggiato (che invochi la maggior garanzia patrimoniale) dimostrare che tale estensione è contrattualmente prevista dalla disciplina patrizia particolare, la cui prova in giudizio deve essere fornita dal danneggiato stesso.

Dobbiamo rilevare che, a corollario di quanto esposto, in tutti i casi in cui non sia possibile recuperare la polizza straniera, ovvero vi siano delle condizioni e delle clausole non chiaramente e letteralmente orientate a riconoscere una più elevata garanzia patrimoniale della compagnia di assicurazione estera, il giudice non potrà che ricercare il limite della esposizione patrimoniale dell’U.C.I. nel contesto normativo vigente in Italia e quindi, ancora una volta, nei massimali minimi obbligatori contenuti nella citata Tabella “A” allegata alla legge n. 990/69 (ed oggi nelle disposizioni normative ed amministrative di cui all’art. 128 del Codice delle Assicurazioni e D.lvo 6 novembre 2007, n. 198).

Un’altra importante decisione resa da una corte territoriale ci consente di affrontare anche la questione, tutt’altro che infrequente, nella quale la polizza estera sia allegata in giudizio, ma manchi di indicazioni contrattuali a proposito del limite di garanzia patrimoniale in capo all’assicuratore straniero nel Paese di immatricolazione del veicolo responsabile del sinistro. È questa una

circostanza non inusuale in Paesi ove la normativa sulla assicurazione obbligatoria auto impone per legge il massimale di garanzia non concedendo margini di negoziazione privata e quindi l'indicazione del limite viene acquisita con rinvio alla disciplina nazionale, ovvero a quella del Paese visitato, senza indicazione espressa sul documento di polizza.

Nel caso affrontato dalla Corte di Appello di Bologna (27 aprile 2004, n. 681, *Dir.Ec.Ass.*, fasc. 1, 2005, 417) si era dunque posto il problema di valutare l'efficacia probatoria di una polizza contratta dal proprietario del veicolo responsabile in un Paese straniero (la Bulgaria), la quale non prevedeva alcuna indicazione di massimale per la compagnia dello Stato di origine del veicolo. Il magistrato aveva dunque il problema di valutare se tale omissione dovesse sottintendere l'assenza di limiti, ovvero più semplicemente il richiamo agli indici legislativi dello Stato bulgaro ed ai massimali del detto Paese, con la conseguenza che solo nel primo caso il danneggiato in Italia (che aveva convenuto in giudizio l'U.C.I.) avrebbe avuto una maggiore possibilità di soddisfacimento patrimoniale del proprio credito risarcitorio.

Nel caso di specie, la Corte ha, a nostro giudizio correttamente, ritenuto che la mancata indicazione del massimale di garanzia per la circolazione internazionale non potesse indurre a ritenere che la polizza non prevedesse limite alla esposizione patrimoniale: "Secondo i canoni dell'interpretazione del contratto, e in particolare secondo i criteri della buona fede e dell'equo contemperamento degli interessi delle parti, la mancata indicazione di massimali nella polizza, lungi dal provare una copertura illimitata del rischio, si deve intendere come adeguamento alle condizioni dei paesi esteri visitati dall'assicurato".

In conclusione, dalla lettura concertata delle due decisioni in commento discendono alcuni fondamentali principi che sottendono la disciplina dell'U.C.I. con riferimento al limite della garanzia patrimoniale che l'Ente deve fornire per legge in caso di sinistro stradale (o nautico) provocato da un veicolo (o natante) straniero del quale debba rispondere ai sensi della Legge n. 990/69.

1) Innanzitutto l'U.C.I. è esposto patrimonialmente sempre nel limite del massimale minimo obbligatorio per legge previsto oggi dall'art. 128 del Codice delle Assicurazioni (come sostituito dall'art. 1, comma IV, del D.lvo 6 novembre 2007 n. 198), limiti in vigore per sinistri successivi all'11.12.2009 ed, in precedenza, dalla tabella "A" allegata alla Legge n. 990/69, come da ultimo modificata dal D.P.R. 19 aprile 1993 (in G.U. n. 153 del 2 luglio 1993) a decorrere dai sinistri occorsi dopo il 1° maggio 1993.

2) Detto limite deve essere applicato dal magistrato assegnatario del giudizio risarcitorio contro l'U.C.I., in forza del principio che il limite del massimale stabilito dall'atto normativo emanato, in attuazione della delegificazione (ex art. 9 comma II della Legge n. 990/69), con Decreto del

Presidente della Repubblica, non deve essere provato dall'impresa assicurativa (e dall'U.C.I.), formando oggetto di conoscenza diretta del giudice (Cass. N. 10479 del 2004).

3) L'eccezione del limite del massimale minimo obbligatorio per legge potrà persino essere posta dall'U.C.I. in grado di appello, non costituendo la stessa (secondo il recente orientamento della Suprema Corte qui valorizzato) una eccezione processuale in senso proprio, "avendo per oggetto il contenuto del diritto fatto valere dal danneggiato mediante l'azione diretta conferitagli dalla citata legge n. 990/69 e non essendovi alcuna disposizione che ne ricolleggi la rilevabilità a un'istanza dell'assicuratore²⁷".

4) Sarà dunque onere della parte danneggiata (che agisce in forza dell'azione diretta concessa dalla legge), ovvero anche del responsabile del sinistro (che ha interesse ad avere una superiore copertura assicurativa) provare l'esistenza, nella polizza stipulata nel paese di origine del veicolo responsabile del fatto, di un massimale di garanzia per importi superiori a quelli minimi obbligatori per lo Stato italiano.

5) In tutti i casi in cui o non sia possibile recuperare la polizza straniera, ovvero vi siano delle condizioni e delle clausole non chiaramente e letteralmente orientate a riconoscere una più elevata esposizione patrimoniale della compagnia di assicurazione straniera, nonché la estensione territoriale dalla eventuale maggiore esposizione contrattuale, il giudice non potrà che ricercare il limite della esposizione patrimoniale dell'U.C.I. nel contesto normativo vigente in Italia (secondo il corretto principio espresso dalla Corte di Appello di Bologna nella recente decisione appena citata).

²⁷ Cass. N. 10479 del 2004

CAPITOLO 5

IL DIRITTO INTERNAZIONALE APPLICATO AI SINISTRI IN TEMA DI RCAUTO

5.1 Il contesto generale

In caso di sinistro stradale occorso all'estero, il danneggiato, in forza delle disposizioni della cosiddetta IV Direttiva auto²⁸ ha la possibilità di attivare la liquidazione stragiudiziale anche nel Paese in cui ha la residenza, rivolgendosi al mandatario (per la gestione dei sinistri) dell'assicuratore straniero RCA del responsabile civile dell'incidente con sede nel Paese membro del danneggiato, il quale deve liquidare il danno applicando il diritto del Paese in cui è avvenuto il sinistro o respingere, motivando la ricusazione, le richieste di risarcimento. Sussiste, peraltro, la possibilità di attivare la liquidazione del sinistro in un altro Paese membro, entrando in contatto diretto con l'assicuratore RCA del responsabile civile. Sempre nell'ambito della IV Direttiva auto, in caso di non tempestiva formulazione dell'offerta di risarcimento (che deve avvenire entro tre mesi dalla presentazione della richiesta di risarcimento) o in caso di una liquidazione non sufficientemente motivata, il danneggiato ha, inoltre, la facoltà di rivolgersi, nel proprio Paese, al cosiddetto Organismo di indennizzo che provvederà alla gestione del sinistro. L'Organismo di indennizzo è, inoltre, competente per la liquidazione del sinistro, qualora l'assicuratore straniero non abbia nominato un mandatario nel Paese del danneggiato (ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b., della predetta Direttiva) o nel caso in cui il veicolo o la compagnia di assicurazione, che ne copre il rischio RCA, non possano essere identificati (ai sensi dell'art. 7). Compito dell'Organismo di indennizzo è quello di garantire che il meccanismo della liquidazione stragiudiziale del danno previsto dalla IV Direttiva trovi applicazione. Esso non deve essere considerato come una sorta di istanza d'appello, analogamente a quanto avviene nei processi di rito civile, con il compito di verificare se la liquidazione è avvenuta ai sensi di legge e se il risarcimento pagato è stato congruo. La liquidazione dei sinistri ai sensi della IV Direttiva auto ha un'impostazione esplicitamente

²⁸ Direttiva n. 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive n. 73/239/Cee e n. 88/357/Cee del Consiglio (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli), in Guce n. L 181 del 20 luglio 2000, p. 65, recepita nell'ordinamento italiano con il d.lgvo n. 190 del 30 giugno 2003

stragiudiziale ed in questo contesto si pone la questione se il danneggiato possa proporre anche l'azione giudiziaria nel Paese in cui ha la residenza. La direttiva non attribuisce, infatti, a chi fa valere richieste di risarcimento la possibilità di procedere giudizialmente nel proprio Paese di residenza contro le decisioni sulla liquidazione (vale a dire, se una riconsuazione sia giustificata o meno, o se l'offerta di risarcimento sia congrua). Si ritiene che il danneggiato possa citare il danneggiante e il suo assicuratore per la RCA solo nel Paese in cui è avvenuto il sinistro o davanti al giudice della sede dell'assicuratore o davanti a quello della residenza del danneggiante (per il danneggiato significa quindi agire all'estero, in un altro Stato membro). Le basi giuridiche per l'individuazione del foro internazionale competente sono l'art. 2 (Giurisdizione generale nel luogo della residenza del convenuto) e l'art.5 (Giurisdizione speciale presso la residenza del convenuto) del Regolamento Ce n. 44/2001²⁹.

In dottrina è stata più volte avanzata l'opinione che, proprio sulla base di una interpretazione del Regolamento Ce n. 44/2001, vi è una giurisdizione del Paese del danneggiato contro l'assicuratore per la RCA nell'ambito della cosiddetta azione diretta³⁰. Questo significa, a titolo di esempio, che un cittadino italiano vittima di un incidente stradale in Germania potrebbe promuovere un giudizio in Italia, tenendo presente che in ogni caso il Tribunale adito in Italia dovrebbe decidere applicando il diritto tedesco.

Questo orientamento è stato confermato da una sentenza di un Tribunale di secondo grado tedesco, l'Oberlandesgericht (Corte d'appello) di Colonia (OLG Köln), del 12 settembre 2005³¹. Altre sentenze in Germania, per esempio, quella del Tribunale (Landgericht) di Amburgo del 28 aprile 2006³² oppure del Tribunale (Amtsgericht) di Blomberg del 6 ottobre 2005³³ sono giunte a conclusioni opposte, mentre la Lords of Appeal della House of Lords inglese, nel proprio parere del 5 luglio 2006³⁴, sembra sostenere che il danneggiato abbia la possibilità di rivolgersi al giudice del proprio Paese di residenza.

In Germania, la Corte di cassazione tedesca (Bundesgerichtshof) nel procedimento di revisione della citata sentenza della Corte d'appello di Colonia (OLG Köln) ha rimesso la causa ex art. 234 Ce alla Corte di giustizia, sostenendo che una decisione sul merito in Germania o in qualunque altro Paese dell'Unione potrebbe avere come conseguenza il prodursi di una giurisprudenza contrastante, mentre una pronuncia della Corte introdurrebbe un'interpretazione unitaria a livello comunitario.

²⁹ Regolamento (Ce) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, cit. sopra

³⁰ Cfr. LEMOR - BECKER, DAR 2004, p. 677; BACKU, DAR 2003,

³¹ Sentenza del 12 settembre 2005 (16 U 36/05)

³² LG Hamburg, sentenza del 28 aprile 2006 (331 O 109/05), cfr. anche in VersR, 2006, p. 1065

³³ AG Blomberg, sentenza del 6 ottobre 2005 (4 C 373/04), cfr. anche in Schaden Praxis, 2006, p. 113 ss

³⁴ Opinions of the Lords of Appeal for Judgement in the Cause Harding v. Wealands del 5 luglio 2006

Tuttavia in tale contesto è possibile anche argomentare che in futuro la questione sull'interpretazione del Regolamento n. 44/2001 potrebbe non dipendere più da una pronuncia della Corte di giustizia, dal momento che la V Direttiva auto – il cui recepimento è previsto negli ordinamenti degli Stati membri al più tardi entro l'11 giugno 2007³⁵ – afferma esplicitamente che detto Regolamento deve trovare applicazione laddove prevede la giurisdizione anche nel Paese di residenza del danneggiato. L'art. 5 della V Direttiva auto, con riferimento alla IV Direttiva come abbiamo già avuto modo di osservare nei capitoli precedenti, così recita:

«1. è inserito il seguente considerando 16 bis: «16 bis. Ai sensi del combinato disposto dell'art. 11, par. 2, e dell'art. 9, par. 1, lett. b., del Regolamento (Ce) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (...), la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui essa è domiciliata».

Tale affermazione va considerata con cautela e in ogni caso un'interpretazione "tecnicamente corretta", ovvero intrinseca al Regolamento stesso, rimane preferibile e decisiva. Da un lato, infatti, resta incerta la validità di tale prescrizione, inserita in un considerando di una direttiva comunitaria. Dall'altro lato, è dubbio che gli Stati membri abbiano l'intenzione di recepire tale disposizione, modificando i loro codici di procedura civile per dare maggiori certezze nell'applicazione pratica. Infine, qualora il recepimento della V Direttiva Auto coincidesse effettivamente con l'interpretazione del Regolamento n. 44/2001, per i casi antecedenti sarebbe tuttavia determinante solo il recepimento della direttiva.

Per questo motivo è chiaramente rilevante stabilire se possa o meno essere riconosciuta la giurisdizione del giudice del Paese di residenza del danneggiato a partire da un'interpretazione diretta del Regolamento n. 44/2001.

La questione riveste un particolare significato per tutte le parti coinvolte nel processo di liquidazione dei sinistri da circolazione stradale³⁶.

In particolare, per il danneggiato, si pone la questione del luogo dove egli possa radicare la causa per ottenere un risultato equo e nel più breve tempo possibile.

In alcuni Paesi la durata di un processo civile ha tempi molto lunghi, mentre altri Paesi sono dotati di un sistema giudiziario più efficiente. D'altra parte però il giudice, nella fattispecie concreta, dovrà applicare, in base alle norme di diritto internazionale privato, un diritto al

³⁵ Direttiva n. 2005/14/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005 che modifica le direttive del Consiglio n. 72/166/Cee, n. 84/5/Cee, n. 88/357/Cee e n. 90/232/Cee e la direttiva n. 2000/26/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, in Gu-Ue n. L 149 dell'11 giugno 2005, p. 14.

³⁶ Il punto di vista degli assicuratori di Tutela Giudiziaria è analizzato ad esempio nella relazione di H. BACKU alla conferenza RIAD del 28 ottobre 2005 a Vienna, pubblicata su www.intereuropeag.com alla pagina Documentazione

risarcimento danni diverso dal proprio e, a causa delle evidenti differenze esistenti tra il diritto al risarcimento dei danni nei vari Paesi europei, è prevedibile un allungamento della durata dei processi. Il giudice dovrà ricorrere alla consulenza di un esperto in questioni giuridiche riguardanti il diritto dello Stato membro che risulta applicabile per poter definire le questioni sottopostegli. Analogo problema si troverebbero ad affrontare anche il danneggiato e il proprio legale, dal momento che avrebbero bisogno dell'ausilio di una consulenza in merito al diritto di un altro Paese membro. In questo senso sono da prevedere alti costi processuali e un'eccessiva durata dei procedimenti.

Di seguito si analizzerà il quadro giuridico, considerando le diverse linee argomentative, con particolare riguardo agli effetti nell'ambito della liquidazione del danno.

5.2 La giurisdizione e il diritto applicabile: fondamenti giuridici

All'interno dell'area comunitaria, la base giuridica cui occorre riferirsi per stabilire la giurisdizione in ambito internazionale è, in primo luogo, il già citato Regolamento Ce n. 44/2001, entrato in vigore dopo la IV Direttiva auto, che riprende le norme della Convenzione di Bruxelles del 1968³⁷. È noto che, a differenza delle direttive, il Regolamento comunitario ha immediata efficacia nel diritto dei Paesi membri e non necessita di atti legislativi di recepimento³⁸.

In tutte le fonti citate, in caso di incidente stradale, è prevista una giurisdizione del Paese dell'assicuratore RC Auto del responsabile civile dell'incidente ovvero del Paese del responsabile civile, nonché una giurisdizione speciale del Paese dove è avvenuto l'incidente (cfr. art. 2 ovvero art. 5 del Regolamento Ce n. 44/2001).

Ai sensi del combinato disposto degli artt. 11, comma 2, e 9, comma 1, lett. b., sarebbe possibile una giurisdizione del Paese del danneggiato, ovvero della vittima, per promuovere cause che derivino dal diritto di azione diretta nei confronti dell'assicuratore RCA.

Le basi giuridiche si ricavano nel titolo del Regolamento n. 44/2001 relativo alla competenza speciale a livello internazionale per quanto riguarda le fattispecie assicurative. Nel tredicesimo considerando relativo alle regole speciali di competenza si afferma, inoltre, che, per le questioni concernenti le assicurazioni, i consumatori e il diritto del lavoro, deve essere tutelata la parte più debole attraverso prescrizioni che riguardino la competenza e che siano più favorevoli rispetto alla

³⁷ Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in Guce n. C 27 del 26 gennaio 1998

³⁸ Nell'area degli Stati dell'EFTA trova applicazione, invece, l'Accordo di Lugano del 16 settembre 1988, in Guce n. L 319 del 25 novembre 1988, p. 9, ispirato alla Convenzione di Bruxelles, che contiene norme in gran parte coincidenti con quelle del Regolamento Ce n. 44/2001

normativa generale.

Per stabilire quale diritto trovi applicazione, i tribunali competenti si rivolgono alle norme nazionali dei singoli Paesi relative al diritto internazionale privato (norme di conflitto). A livello comunitario, si sta cercando di arrivare, attraverso l'iter legislativo delle istituzioni europee, ad una regolamentazione del diritto internazionale privato armonizzata in tutta l'Unione europea, per quel che riguarda il diritto che regola i fatti illeciti. Si ricorda, in proposito, il progetto di Regolamento della Commissione europea c.d. «Roma II»³⁹. Una regolamentazione uniforme del diritto internazionale privato esiste solo nell'ambito della c.d. Convenzione dell'Aia sulla circolazione stradale che risale al 1971 e che è stata ratificata dalla Francia e dall'Austria, ma non ancora dall'Italia e dalla Germania. Tali Stati hanno deciso di indirizzarsi verso soluzioni autonome che evidenziano tra loro alcune differenze.

5.3 La Convenzione dell'Aia sulla circolazione stradale e le normative nazionali

Alcuni Stati hanno recepito la regolamentazione della «Convenzione dell'Aia del 4 maggio 1971 sulla legge applicabile in materia di incidenti da circolazione stradale»⁴⁰ specificatamente concepita per tale ambito applicativo.

Le norme della Convenzione valgono nei seguenti Paesi: Belgio, Francia, Serbia, Croazia, Lussemburgo, Olanda, Austria, Svizzera, Repubblica ceca, Slovenia, Spagna, Repubblica slovacca.

La Convenzione viene applicata dagli Stati firmatari anche nei rapporti con i Paesi che non vi hanno aderito. Di conseguenza, essa viene messa in pratica dai tribunali dei Paesi che l'hanno recepita anche nei confronti di cittadini italiani coinvolti in un sinistro stradale.

Secondo tale Convenzione trova, innanzitutto, applicazione il diritto dello Stato sul cui territorio è avvenuto l'incidente (art. 3). In alcune situazioni, tuttavia, risulta invece applicabile il diritto dello Stato di immatricolazione o di stabilimento del veicolo (artt. 4-6).

Prevale il diritto del Paese di immatricolazione del veicolo (ovvero quello del Paese di stabilimento abituale del veicolo, art. 6) quando si tratta della responsabilità nei confronti della persona che vanta diritti sul veicolo (art. 4, lett. a), del trasportato che ha la residenza abituale al di fuori del Paese in cui è avvenuto l'incidente (art. 4, lett. b) e del danneggiato che si trova sul luogo dell'incidente, fuori dal veicolo e che tuttavia ha la sua residenza abituale nello Stato di immatricolazione. In caso di coinvolgimento di più veicoli, la normativa vale soltanto se tutti i

³⁹ Cfr. i testi comunitari: la versione iniziale COM(2003)427 e quella definitiva del 22 luglio 2003; 2003/0168 (COD)

⁴⁰ Convenzione del 4 maggio 1971 sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale. Cfr. versione on line pubblicata dall'Amministrazione svizzera: www.admin.ch/ch/i/rs/c0_741_31.html

veicoli risultano immatricolati nel medesimo Stato (art. 4, lett. b). Nel caso siano coinvolte nell'incidente più persone fuori del veicolo, il presupposto è che abbiano tutte la loro residenza abituale nello Stato di immatricolazione.

5.4 Il diritto internazionale privato in Italia e in Germania: le differenze delle normative

1. Il legislatore italiano ha regolamentato autonomamente la materia con la legge n. 218 del 31 maggio 1995, che, all'art. 62, così recita:

La responsabilità per fatto illecito è regolata dalla legge dello Stato in cui si è verificato l'evento. Tuttavia il danneggiato può chiedere l'applicazione della legge dello Stato in cui si è verificato il fatto che ha causato il danno.

Qualora il fatto illecito coinvolga soltanto cittadini di un medesimo Stato in esso residenti, si applica soltanto la legge di tale Stato».

Ai sensi dell'art. 62 della l. n. 218/95 vige sostanzialmente il principio del luogo in cui si è verificato l'evento; in caso di incidente stradale in Italia, si applica in generale il diritto italiano, ma nei casi previsti dal secondo comma trova invece applicazione il diritto del Paese di origine dei soggetti coinvolti quando siano cittadini del medesimo Stato e ivi abbiano la loro residenza.

2. Quando le richieste di risarcimento vengono presentate davanti a un Tribunale tedesco, sono vincolanti le norme del diritto internazionale privato tedesco per quel che riguarda la legge applicabile. La regolamentazione del diritto internazionale relativo agli illeciti in Germania si trova all'art. 40 del EGBGB (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, le preleggi del codice civile tedesco), ai sensi del quale per richieste di risarcimento che derivano da fatto illecito trova applicazione il diritto del Paese dove è avvenuto l'incidente o, a scelta, del Paese in cui l'obbligato alla prestazione risarcitoria ha agito (diritto del Paese di compimento dell'illecito) o del Paese in cui si sono generate le conseguenze.

Un'eccezione al principio del luogo di accadimento (Tatortprinzip) acquista rilevanza quando l'obbligato alla prestazione risarcitoria, nonché la vittima hanno la comune e abituale residenza nel medesimo Stato (art. 40, secondo comma, EGBGB). Caso tipico è un incidente tra due tedeschi all'estero: alle rispettive richieste di risarcimento si applica il diritto tedesco, se entrambi sono residenti in Germania. Dal momento che rileva soltanto la residenza comune nello stesso Paese e non la nazionalità o altri criteri (luogo in cui ha sede l'assicuratore o di immatricolazione del veicolo), il diritto tedesco si applica ugualmente quando, per esempio, due cittadini turchi con residenza a Berlino hanno un incidente da circolazione stradale tra loro in Turchia. Con questo espediente giuridico si tiene conto anche della stessa situazione socio-economica dei soggetti

coinvolti. Infatti, la legge tedesca non trova applicazione se i due soggetti coinvolti in un fatto dannoso sono tedeschi, ma uno di essi vive, ovvero ha la residenza stabile, in un altro Paese, per esempio in Spagna. Il diritto tedesco contiene una deroga che rimanda ad un altro ordinamento qualora vi sia un legame molto stretto tra il fatto e tale diritto, come avviene, per esempio, nell'ambito dei rapporti contrattuali (trasporto su taxi e su mezzi di trasporto pubblico, etc.).

3. La differenza tra la normativa italiana e tedesca nell'ambito del diritto internazionale privato va individuata nel collegamento con la cittadinanza prevista dall'art. 62 della l. n. 218/1995. Se, per esempio, si verificasse un incidente stradale in Italia tra due tedeschi con residenza in Germania, il danneggiato non avrebbe alcuna possibilità di invocare il diritto italiano neanche se ricorresse ad un giudice italiano (giurisdizione speciale nel luogo dell'evento). Si ricorrerebbe a tale giudice attraverso il riferimento al Regolamento Ce n. 44/2001 per vedersi riconoscere un risarcimento per un danno alla persona non patrimoniale più elevato rispetto a quello riconosciuto dal diritto tedesco, e questo in quanto ai sensi dall'art. 62 della l. n. 218/1995, secondo comma, vi è un rimando esplicito al diritto tedesco. Diversa sarebbe la situazione nel caso di due cittadini italiani con residenza in Germania, per i quali, se non vi è coincidenza tra la residenza e la cittadinanza, risulta inapplicabile l'art. 62, secondo comma, e conseguentemente troverebbe applicazione il diritto italiano in relazione al disposto del primo comma dello stesso articolo, ovvero il principio del luogo in cui è avvenuto il fatto.

Ci si chiede se esiste la possibilità di applicare il diritto del Paese del danneggiato nell'ambito del Regolamento comunitario, c.d. «Roma II».

Rilevando proprio l'esistenza di queste differenze e contraddizioni, la Commissione europea, allo scopo di armonizzare il diritto internazionale privato in Europa, ha presentato in data 22 luglio 2003 una proposta di Regolamento sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (c.d. «Roma II»).

In data 6 luglio 2005⁴¹ il Parlamento europeo ha predisposto in prima lettura ben 54 emendamenti alla proposta della Commissione. Il Parlamento europeo, ricollegandosi al dibattito politico-giuridico sulla necessità di far prevalere, in caso di sinistri stradali, il diritto del Paese d'origine del danneggiato, ha inserito un proprio testo all'art. 6, lett. b secondo il quale, in caso di danno alla persona (ad esempio lesioni personali etc.) sarebbe determinante il diritto del Paese d'origine del danneggiato per quel che riguarda la quantificazione del danno e la determinazione delle sue conseguenze. Per i danni materiali (ad esempio danni al veicolo etc.), continuerebbe invece a trovare applicazione il diritto del Paese dell'evento dannoso. In tutti i casi, dunque anche

⁴¹ Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II»), COM(2003)0427 – C5-0338/2003 – 2003/0168(COD)

per i danni alla persona, per la valutazione della responsabilità dovrebbe essere determinante il diritto del Paese in cui è avvenuto l'incidente.

Il CEA, associazione che rappresenta gli assicuratori europei, si è espresso a larga maggioranza contro questa iniziativa del Parlamento, soprattutto per il fatto che una distinzione, per quanto riguarda il diritto applicabile, tra danno materiale e danno alla persona, da un lato, e tra determinazione della responsabilità e adempimento delle obbligazioni che da essa derivano, dall'altro lato, non terrebbe conto del fatto che i sistemi nazionali sono costruiti proprio come sistemi chiusi e separati.

La Commissione europea si è anch'essa pronunciata contro l'iniziativa del Parlamento europeo. Nella proposta modificata della Commissione che porta la data del 21 febbraio 2006 si stabilisce che, dal momento che verrebbero ad essere applicati due diversi regimi giuridici alle obbligazioni nascenti da illecito extracontrattuale e al risarcimento del danno da circolazione stradale, le modifiche proposte dal Parlamento non possono essere accolte⁴².

Anche nella Posizione Comune del Consiglio del settembre 2006 non compare una regolamentazione speciale per gli incidenti da circolazione stradale⁴³.

Il 15 maggio 2007 in seno al Comitato di Conciliazione i rappresentanti del Parlamento europeo e del Consiglio hanno raggiunto un compromesso che ha portato all'approvazione del Regolamento Roma II⁴⁴ nel mese di gennaio 2009. Anche in tale versione non si prevede però alcuna disposizione specifica per i fatti illeciti da circolazione stradale, così come avrebbe voluto il Parlamento europeo⁴⁵.

La giurisdizione del giudice del Paese del danneggiato ai sensi del Regolamento Ce n. 44/2001 e le argomentazioni di riferimento ai sensi dell'art. 11, comma 2 del Regolamento Ce n. 44/2001, ad

⁴² Proposta della Commissione, versione definitiva: COM(2006)83; cfr. soprattutto la modifica n. 26. Il testo dell'art. 5 della proposta è così formulato: «Art. 5 - Norma generale. 1. In assenza di scelta della legge ai sensi dell'art. 4, la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale è quella del paese in cui il danno si verifica o minaccia di verificarsi, indipendentemente dal paese nel quale avviene il fatto che ha causato il danno e a prescindere dal paese o dai paesi nei quali si verificano le conseguenze indirette del danno. 2. Tuttavia, qualora il presunto responsabile e la parte lesa risiedano abitualmente nello stesso paese nel momento in cui il danno si verifica, l'obbligazione extracontrattuale è disciplinata dalla legge di quel paese. 3. A prescindere dai par. 1 e 2, se dal complesso delle circostanze risulta che l'obbligazione extracontrattuale presenta collegamenti palesemente più stretti con un altro paese, si applica la legge di quest'altro paese. Un collegamento manifestamente più stretto con un altro paese può fondarsi segnatamente su una relazione preesistente tra le parti, quale un contratto che presenta uno stretto nesso con l'obbligazione extracontrattuale in questione. Nel valutare l'esistenza di collegamenti palesemente più stretti con un altro paese, si può tener conto in particolare delle aspettative delle parti in ordine al diritto applicabile»

⁴³ Posizione del Consiglio del 25 settembre 2006, 2003/0168 (COD) / 9751/7/06 / REV 7 / JUST CIV 137 CODE C 531, pubblicata sul sito del Membro del Parlamento europeo Diana Wallis <http://www.dianawallis.org.uk/pages/rome2.html>

⁴⁴ Entrata in vigore dall'11 gennaio 2009 fatta eccezione per l'art. 29 che si applica a decorre dall'11 luglio 2008.

⁴⁵ Bozza della versione definitiva del Regolamento soggetto a modifiche linguistiche 2003/0168 (COD) / C6-0142/2007 / PE-CONS 3619/07 pubblicata sul sito del Membro del Parlamento europeo Diana Wallis <http://www.dianawallis.org.uk/pages/rome2.html>

una causa che il danneggiato intenti direttamente contro l'assicuratore, va applicato anche l'art. 9 dello stesso Regolamento, laddove sia possibile applicare il diritto dell'azione diretta contro l'assicuratore. Ai sensi dell'art. 9 l'assicuratore può essere convenuto, se l'attore è il contraente, l'assicurato o il beneficiario, davanti al giudice del luogo in cui è residente l'attore. Il danneggiato però, ai sensi dell'art. 9, non è né assicurato né beneficiario, ma se si argomenta che il secondo comma del successivo art. 11 vada interpretato in riferimento logico alle disposizioni del comma 1, lett. b. dell'art. 9, si deduce che il danneggiato debba essere trattato alla stregua di un beneficiario⁴⁶. La lettera e la successione coordinata delle disposizioni del Regolamento n. 44/2001 risulta quindi: Art. 11, comma 2 "2. Le disposizioni di cui agli artt. 8, 9 e 10 sono applicabili all'azione diretta proposta dalla persona lesa contro l'assicuratore, sempre che tale azione sia possibile." Art. 9, comma 1, lett. b.: "1. L'assicuratore domiciliato nel territorio di uno Stato membro può essere convenuto: (...) in un altro Stato membro, davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario, (...) L'azione diretta dell'art. 11, comma 2 del Regolamento Ce n. 44/2001 è stata introdotta dalla IV Direttiva auto, di cui era previsto il recepimento al più tardi entro il 20 luglio 2002."

La sentenza dell'Oberlandesgericht di Colonia, sopra citata, che dichiara la competenza del giudice del Paese di residenza del danneggiato, deriva da un evento dannoso da circolazione stradale avvenuto in Olanda in seguito al quale il danneggiato tedesco ha fatto valere in Germania le richieste di risarcimento nei confronti del responsabile civile olandese. Il Tribunale tedesco di prima istanza aveva rigettato le richieste di parte attrice per difetto di giurisdizione. Il Tribunale di seconda istanza di Colonia, per contro, aveva dedotto che la competenza del Tribunale tedesco sussisterebbe ai sensi del combinato disposto dell'art. 1, comma 2 e art. 9, comma 1, lett. b. del Regolamento Ce n. 44/2001, in presenza del diritto di azione diretta contro l'assicuratore come prevista dall'art. 2, comma 2 del medesimo Regolamento. L'intenzione del legislatore, espressa nell'ambito della V Direttiva auto, a favore di una giurisdizione nel Paese del danneggiato sarebbe dunque in sintonia con la lettera e il tenore del Regolamento Ce n. 44/2001, ovvero con la tutela della parte più debole che, ai sensi dell'art. 9 del Regolamento, estenderebbe la tutela anche alla vittima di un incidente stradale (danneggiato) oltre che al contraente, all'assicurato e al beneficiario. Tale considerazione sarebbe giustificata ai sensi dell'art. 11, comma 2, del Regolamento stesso. Contro tale interpretazione potrebbero essere sollevate alcune obiezioni. In primo luogo, non vi sono indicazioni evidenti che, nell'ambito del processo di preparazione ed approvazione del Regolamento Ce n. 44/2001, si fosse pensato ad un trasferimento della giurisdizione dal Paese

⁴⁶ Cfr. H. BACKU, in DAR 2003, n. 153, consultabile anche su www.intereuropeag.com – alla pagina Documentazione

dell'evento dannoso a quella della residenza del danneggiato. L'obiettivo del legislatore sarebbe stato solo quello di trasferire i principi della precedente Convenzione di Bruxelles nel Regolamento Ce n. 44/2001 senza derogare, in linea di principio, al sistema preesistente relativo alla giurisdizione internazionale⁴⁷. In secondo luogo, sarebbe estraneo a tale sistema il fatto di equiparare il danneggiato di un incidente stradale al beneficiario come previsto dall'art. 9 del Regolamento, dal momento che, per beneficiario, si intende il soggetto identificato da un contratto assicurativo, mentre il beneficiario garantito dall'azione diretta contro l'assicuratore RCA costituirebbe soltanto un'estensione indiretta⁴⁸. In terzo luogo, nella V Direttiva auto si fa riferimento soltanto ad una interpretazione del Regolamento Ce n. 44/2001, la cui correttezza pone qualche dubbio. Per questo motivo non si potrebbe dedurre dalla V Direttiva auto né un riferimento ad una interpretazione del Regolamento Ce n. 44/2001, né sarebbe legittimata una modifica della giurisdizione nel senso di una competenza nel Paese del danneggiato nell'ambito del recepimento della V Direttiva auto.

Il Tribunale di Amburgo, nella sentenza sopra citata, nega una giurisdizione del Paese del danneggiato, affermando che il danneggiato non sarebbe un beneficiario ai sensi dell'art. 9, comma 1 del Regolamento Ce n. 44/2001. Il Tribunale di Amburgo si limita ad esaminare i presupposti della fattispecie prevista dall'art. 9, comma 1, lett. b. del Regolamento Ce n. 44/2001 senza confrontarsi con la questione se il riferimento all'art. 11, comma 2, del medesimo Regolamento sia da considerare un riferimento di principio o di conseguenza logica alla norma citata. Un'interpretazione corretta dell'art. 11, comma 2, dovrebbe invece far propendere per l'affermazione che si tratti in realtà di un riferimento argomentativo conseguente all'art. 9, comma 1, lett. b. del Regolamento citato (*Rechtsfolgenverweisung*). Il Tribunale di Amburgo, in sostanza, non avrebbe dovuto esaminare i presupposti dell'art. 9 e quindi non avrebbe nemmeno dovuto occuparsi della questione se il danneggiato potesse essere o meno un beneficiario nel senso della predetta norma. Il motivo sta nella funzione dell'art. 11, comma 2, che fa riferimento immediato all'azione diretta, proposta dalla persona lesa contro l'assicuratore. Data la premessa che in tutta l'Unione europea l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore RC Auto è garantita dalle Direttive specifiche, quanto previsto dall'art. 11, comma 2, sarebbe vano se la sua applicazione comportasse il riesame dei presupposti degli articoli precedenti ed esplicitamente citati, specialmente se si dovesse concludere che un danneggiato, già dal punto di vista sistematico, non possa essere considerato «beneficiario» nel senso dell'art. 9. In sostanza, si può concludere che l'art. 11, comma 2, non avrebbe alcuna efficacia se non si riferisse solamente alle conseguenze logiche degli articoli a cui fa riferimento e, quindi, nel caso di specie, alla possibilità di un'azione del danneggiato

⁴⁷ Cfr. U. LEMOR, in NJW, 2002, p. 3668

⁴⁸ Cfr. H. BACKU, in DAR 2003, 153, cit. supra, nota 20

«davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato (...)».

Il Regolamento Ce n. 44/2001 è stato, peraltro, emanato quando la regolamentazione prevista dalla IV Direttiva auto era già nota e, come già affermato, originariamente non avrebbe dovuto giustificare alcuna giurisdizione nel Paese del danneggiato. Non viene messo, inoltre, in dubbio che il danneggiato possa essere considerato come «parte più debole» ai sensi del già citato tredicesimo considerando del Regolamento.

Molti sono dunque gli argomenti a sostegno della non correttezza della posizione del Tribunale di Amburgo. Come si è visto il Bundesgerichtshof ha rimesso la questione alla Corte di giustizia, sostenendo le argomentazioni relative alla competenza giurisdizionale del Paese del danneggiato.

In ogni caso, l'eventuale citazione nello Stato del danneggiato non dovrebbe riguardare il mandatario della IV Direttiva auto, quale soggetto legittimato passivo, ma l'assicuratore RCA del responsabile civile all'estero. Ciò significa che la citazione deve essere notificata all'estero. In questo senso andrebbe inteso l'art. 5, comma 2, della V Direttiva auto, secondo il quale la nomina del mandatario per la liquidazione dei sinistri non costituisce, di per sé, l'apertura di una succursale ai sensi del Regolamento Ce n. 44/2001.

5.5 La giurisdizione del giudice del Paese del danneggiato anche ai sensi della Convenzione di Lugano e il Regolamento CE n. 44/2001

Ad oggi, quanto meno nella dottrina giuridica tedesca, non sono note considerazioni più puntuali sulla giurisdizione del Paese del danneggiato a partire dalla Convenzione di Lugano, ma se ne rinviene solo la semplice affermazione. Nell'interpretare il Regolamento CE n. 44/2001, affermando l'esistenza di una giurisdizione dello Stato del danneggiato, ha un ruolo importante il fatto che lo stesso Regolamento sia entrato in vigore dopo l'approvazione della IV Direttiva auto e che quindi esprima una diversa volontà del legislatore della direttiva.

In tal senso, un'interpretazione più stringente della Convenzione di Lugano in relazione al citato Regolamento potrebbe indicare che quanto previsto dall'art. 8, comma 1, alinea 2, alla cui applicazione fa riferimento l'art. 10, comma 2, riguardo alla citazione in giudizio dell'assicuratore da parte della vittima, si indirizzi esclusivamente alla residenza del contraente. La norma corrispondente del Regolamento Ce n. 44/2001 all'art. 9, comma 1, lett. b. va oltre e, come sopra menzionato, esso si riferisce alla citazione «davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario, (...)». Anche nel caso di questa norma appare chiaro, dal riferimento dell'art. 11, comma 2, del Regolamento, come la competenza territoriale sia generalmente identificata per le cause in ambito

assicurativo.

Per contro, il rinvio contenuto nella Convenzione di Lugano potrebbe essere inteso nel senso che, in caso di azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore RCA, sarebbe determinante, per l'individuazione della competenza, solo il criterio della residenza del contraente/assicurato di tale assicurazione.

Una simile interpretazione non avrebbe però molto senso, dal momento che l'assicuratore RCA e il contraente/assicurato hanno generalmente la residenza nello stesso Stato e che quindi non sarebbe necessario creare una giurisdizione ulteriore. Da questo punto di vista, la Convenzione di Lugano potrebbe essere interpretata facendo riferimento all'art. 10, comma 2 e all'art. 8, comma 1, alinea 2, nel senso che, anche in questo caso, sarebbe possibile una giurisdizione del Paese del danneggiato.

Si è già avuto modo di sostenere che la IV Direttiva auto ha un'impostazione esplicitamente stragiudiziale non attribuendo all'interessato la possibilità di procedere giudizialmente nel proprio Paese di residenza contro le decisioni sulla liquidazione (vale a dire, se una rikusazione sia giustificata o meno, o se l'offerta di risarcimento sia congrua). A tal proposito soccorre il Regolamento CE 22 dicembre 2000 n. 44/01, entrato in vigore l'1 marzo 2002, che individua i criteri di collegamento per l'individuazione del foro internazionale competente. Se per quel che concerne i criteri generali la citata norma comunitaria riprende i principi espressi dalla convenzione di Bruxelles (articolo 2 giurisdizione generale nel luogo della residenza del convenuto e articolo 5 giurisdizione speciale presso la residenza del convenuto) tuttavia introduce un elemento di assoluta novità laddove prevede, ai sensi del combinato disposto degli articoli 11, secondo comma, e 9, primo comma lettera b, la giurisdizione del foro del domicilio dell'attore sulla domanda proposta dalla parte lesa nei confronti dell'assicuratore, senza che rilevi l'inquadramento di detta parte nella categoria di contraente dell'assicurazione, di assicurato ovvero di beneficiario.

Se il veicolo è immatricolato nello stesso paese ove è occorso il sinistro: il danneggiato deve formulare la richiesta alla Compagnia di assicurazione del responsabile del sinistro.

Se il veicolo è immatricolato nello in un paese differente rispetto alla Nazione ove è occorso il sinistro: il danneggiato deve inoltrare le proprie richieste al Bureau dello Stato ove si è verificato l'incidente.

Il danneggiato però, ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento non è né assicurato né beneficiario e, pertanto, ci si è chiesti se tale disposizione processuale possa essere applicata anche qualora l'azione giudiziale venga promossa dal soggetto che ha subito un nocumento a seguito di un sinistro stradale.

5.7 Il regolamento Roma II sulle obbligazioni extracontrattuali

L'espressione diritto internazionale privato, coniata dal giurista nordamericano Joseph Story Giudice della Suprema Corte degli Stati Uniti d'America, indica il complesso di norme giuridiche statali che disciplina i rapporti privatistici caratterizzati da elementi di estraneità, ovverosia punti di contatto (cittadinanza, luogo di svolgimento del rapporto, luogo in cui si trovano i beni..) con ordinamenti giuridici stranieri, consentendo di risolvere un possibile concorso di leggi mediante l'individuazione del regime giuridico applicabile alla fattispecie concreta. Ovviamente non può negarsi che i sinistri avvenuti con controparti straniere presentano alcuni dei già citati elementi di estraneità. Sino al 2009 soccorreva l'art. 62 della Legge del 31 maggio 1995 n. 218, titolato obbligazioni nascenti da fatto illecito, il quale stabilisce un duplice criterio per l'individuazione dell'Ordinamento applicabile in via principale il criterio del luogo dell'evento da intendersi lo Stato ove si sono verificate le conseguenze dannose del fatto illecito. Dopo avere richiamato più volte e a più riprese il regolamento Roma II occorre esaminare anche se attraverso una sintesi un quadro esauriente che ci introduca e ci faccia comprendere la funzione, l'importanza e lo sforzo del legislatore comunitario che ha voluto tale impostazione.

Il regolamento Roma II rappresenta il frutto, appunto, degli sforzi fatti dal legislatore comunitario al fine di disciplinare i rapporti di diritto privato internazionale nell'ambito delle obbligazioni extracontrattuali sostituendo così l'art. 62 della legge 218/1995. Secondo la vecchia disciplina, la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale era quella del luogo in cui si era verificato il danno, (*lex loci damni*), a meno che non fosse il danneggiato stesso a chiedere l'applicazione della *lex loci delicti commissi*, attuando un concorso successivo tra il criterio della volontà del danneggiato e la legge del luogo in cui si è verificato l'evento dannoso. Il progetto per la creazione di un testo europeo in materia di obbligazioni extracontrattuali era stato paventato in seguito all'adozione della Convenzione di Bruxelles del 1968, senza però riscuotere grande successo tra gli Stati membri. Il progetto di Convenzione venne ripreso nel 1996 con una decisione del Consiglio Europeo alla vigilia dell'entrata in vigore del Trattato di Amsterdam. In seguito al processo di "comunitarizzazione", il progetto divenne la base per un futuro regolamento poi approvato con il nome di Regolamento N. 864/2007 o "Roma II". Un regolamento unico in materia di obbligazioni extracontrattuali ha il merito di unificare le norme di conflitto in un'area di estremo interesse per il funzionamento del mercato interno e stabilire regole specifiche in aree del diritto di stretta pertinenza dell'Unione come ad esempio il danno prodotto dalla circolazione stradale di veicoli oltre che il danno da prodotto, la tutela dell'ambiente, la concorrenza e la proprietà intellettuale.

Il sesto, tredicesimo, quattordicesimo e sedicesimo ‘considerando’ del regolamento Roma II sono così redatti: il corretto funzionamento del mercato interno esige che le regole di conflitto di leggi in vigore negli Stati membri designino la medesima legge nazionale quale che sia il paese del giudice adito onde favorire la prevedibilità dell’esito delle controversie giudiziarie, la certezza circa la legge applicabile e la libera circolazione delle sentenze. Le norme uniformi applicabili a prescindere dalla legge da esse designata possono permettere di evitare il rischio di distorsioni di concorrenza fra contendenti comunitari. Il requisito della certezza del diritto e l’esigenza di amministrare la giustizia nei casi concreti sono elementi essenziali dello spazio di giustizia. Le norme uniformi dovrebbero migliorare la prevedibilità delle decisioni giudiziarie e assicurare un ragionevole equilibrio tra gli interessi del presunto responsabile e quelli della parte lesa.

Per quanto riguarda la legge applicabile, l’art. 4, n. 1, del regolamento citato dispone che «salvo se diversamente previsto nel presente regolamento, la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal paese o dai paesi in cui si verificano le conseguenze indirette di tale fatto». L’art. 15 del regolamento Roma II, che definisce la portata della legge così designata, è redatto nel seguente modo: *«La legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali, a norma del presente regolamento, disciplina in particolare:*

- a) la base e la portata della responsabilità, compresa la determinazione dei soggetti che possono essere ritenuti responsabili per i propri atti;
- b) i motivi di esonero dalla responsabilità, nonché ogni limitazione e ripartizione della responsabilità;
- c) l’esistenza, la natura e la valutazione del danno o l’indennizzo chiesto.

L’art. 28, n. 1, precisa che il regolamento Roma II «non osta all’applicazione delle convenzioni internazionali di cui uno o più Stati membri sono parti contraenti al momento dell’adozione del presente regolamento e che disciplinano i conflitti di leggi inerenti ad obbligazioni extracontrattuali». L’art. 29 indica in particolare che, «entro l’11 luglio 2008, gli Stati membri comunicano alla Commissione le convenzioni di cui all’articolo 28, paragrafo 1. (...) La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell’Unione europea entro sei mesi dal ricevimento (...) un elenco delle convenzioni (...)». L’art. 30 istituisce una clausola di revisione, la quale prevede che la Commissione presenti una relazione sull’applicazione del regolamento Roma II «entro il 20 agosto 2011».

Gli artt. 31 e 32 del regolamento Roma II così recitano:

«Articolo 31 – **Applicazione nel tempo** - Il presente regolamento si applica a decorrere dall’11

gennaio 2009, fatta eccezione per l'articolo 29, che si applica a decorrere dall'11 luglio 2008». Si persegue così la politica di uniformità, prevedibilità e certezza all'interno dello spazio comune europeo, effetti che un Trattato internazionale di origine pattizia non sarebbe in grado di produrre. Il Regolamento Roma II, in linea con la legislazione comunitaria in generale, si pone a difesa della parte contraente debole, come dimostra il fatto che molte delle norme speciali portano all'applicazione della legge del danneggiato, pur essendo il principio temperato da clausole di flessibilità che consentono al giudice di individuare la disciplina più strettamente collegata alla fattispecie. Secondo il Considerando 16 infatti, "il collegamento con il paese sul cui territorio il danno diretto si è verificato (*lex loci damni*) determina un giusto equilibrio fra gli interessi del presunto responsabile e quelli della parte lesa, oltre a corrispondere alla moderna concezione del diritto della responsabilità civile e all'evoluzione dei sistemi di responsabilità oggettiva". Anche in questo caso, come nel regolamento Roma I, è stato introdotto il principio di autonomia delle parti, che costituisce un'innovazione nel campo extracontrattuale. Ai fini della libera scelta è necessario che l'accordo avvenga dopo il verificarsi dell'illecito. Una delle maggiori critiche sollevate dalla dottrina ha interessato la nozione di obbligazione extracontrattuale, considerando che non esisteva una definizione vera e propria a livello europeo. Il dubbio sul significato della locuzione è stato risolto dal considerando 11 del suddetto Regolamento basandosi sull'interpretazione a contrario di una sentenza della Corte di Giustizia europea sull'art. 5 della Convenzione di Bruxelles. In sintesi, per obbligazione extracontrattuale si deve intendere una nozione autonoma, slegata dai concetti della legislazione nazionale, una categoria residuale rispetto a quella contrattuale. In altre parole, ricadono sotto la nozione di obbligazione extracontrattuale tutti gli obblighi assunti liberamente da una parte nei confronti della controparte. Il criterio generale di collegamento (art. 4), da applicarsi in caso di mancanza di scelta delle parti, è quella del luogo in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto illecito. Tuttavia, qualora il presunto responsabile e la parte lesa risiedano abitualmente nello stesso paese nel momento dell'accadimento del danno, si applicherà la legge di tale paese. Anche in questo caso, se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello di cui ai paragrafi 1 o 2, il giudice applicherà la legge di quest'ultimo paese. Un'ipotesi di collegamento manifestamente più stretto potrebbe fondarsi, ad esempio, su una relazione preesistente tra le parti, quale un contratto che sia in qualche modo correlabile con il fatto illecito in oggetto. In linea con l'azione di regolamentazione comunitaria del diritto privato nei rapporti internazionali, il Regolamento Roma II può costituire uno strumento indispensabile nell'ottica di armonizzazione di una branca del diritto privato tanto ampia quale quella delle obbligazioni extracontrattuali.

<i>Giurisprudenza rilevante</i>
<p>Articolo 62 Legge 31 maggio 1995 n. 218</p> <p>La responsabilità per fatto illecito è regolata dalla legge dello Stato in cui si è verificato l'evento. Tuttavia il danneggiato può chiedere l'applicazione della legge dello Stato in cui si è verificato il fatto che ha causato il danno.</p> <p>Qualora il fatto illecito coinvolga soltanto cittadini di un medesimo Stato in esso residenti, si applica la legge di tale Stato.</p> <p>In via subordinata la volontà del soggetto leso che potrà optare, ovviamente qualora più favorevole, per l'applicazione della Legge del paese ove si è verificato l'evento (Mosconi, Diritto internazionale privato e processuale, 1997, p. 164).</p>

<i>Giurisprudenza rilevante</i>
<p>Considerando 17 Regolamento Roma II</p> <p>La legge applicabile dovrebbe essere determinata sulla base del luogo in cui si verifica il danno, a prescindere dal paese o dai paesi in cui potrebbero verificarsi le conseguenze indirette. Pertanto, in caso di lesioni alla sfera personale o danni patrimoniali, il paese in cui il danno si verifica dovrebbe essere il paese in cui è stata rispettivamente subita la lesione alla sfera personale o si è verificato il danno patrimoniale.</p>

5.8 La sentenza della Corte di Giustizia del 24/10/2013

L'assicurazione obbligatoria rc auto deve garantire la copertura del risarcimento per il danno morale, se il diritto nazionale ne consente la domanda ai familiari della vittima di un incidente stradale. La copertura minima prevista dal diritto dell'Unione europea per i danni alla persona si applica anche al danno morale. Lo ha stabilito la seconda sezione della Corte di giustizia europea con le sentenze nelle cause C-22/12 e C-277/12 pubblicate il 24 Ottobre 2013.

Per comprendere al meglio le decisioni della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (CGUE), chiamata quindi a far chiarezza sul risarcimento del danno morale come conseguenza di incidenti stradali con vittime, si devono analizzare brevemente le direttive su cui si è basata.

La *prima* impone agli Stati membri di provvedere affinché i veicoli che circolano nel loro territorio siano coperti da un'assicurazione.

La *seconda* stabilisce che l'assicurazione deve coprire obbligatoriamente i danni alle persone (per un importo minimo di copertura pari a 1 milione di euro per vittima o a 5 milioni di euro per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime), e i danni alle cose (per un importo minimo di 1 milione di euro per sinistro, a prescindere dalle vittime). In sostanza, sebbene gli Stati membri siano liberi in linea di principio di determinare le modalità e i danni coperti dall'assicurazione,

devono altresì tener conto delle norme del diritto dell'Unione.

La prima causa prende in considerazione un incidente, avvenuto in territorio ceco nel 2008, fra un'auto immatricolata nella Repubblica slovacca e un veicolo immatricolato nella Repubblica ceca. I familiari della vittima chiedevano alla compagnia assicuratrice del responsabile dell'incidente il risarcimento del danno morale (il diritto civile ceco lo consente). La compagnia aveva però rifiutato in virtù del fatto che, *in base alla normativa slovacca sull'assicurazione obbligatoria, la copertura garantita dalla stessa non si estende al danno morale*.

La Corte di Giustizia nella recentissima sentenza ha precisato che i danni alla persona, coperti obbligatoriamente dall'assicurazione come prevede la *seconda direttiva*, "comprendono ogni danno arrecato all'integrità della persona, incluse le sofferenze sia fisiche sia psicologiche. Di conseguenza, tra i danni che devono essere risarciti conformemente al diritto dell'Unione figurano i danni immateriali il cui risarcimento è previsto a titolo della responsabilità civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia".

La seconda causa riguarda invece un incidente avvenuto nel 2006 in Lettonia, in cui un bambino di dieci anni aveva perso i genitori ed era stato posto sotto la tutela della nonna. La tutrice aveva chiesto alla compagnia assicuratrice un risarcimento per danno morale, subito dal bambino, per un importo di oltre 200 mila euro. *La normativa lettone, che prevede che la compagnia assicuratrice possa essere chiamata a risarcire per questo tipologia di danni, il "danno morale", fissa però un importo molto basso*.

E in tal senso, la Corte ha chiarito che "se uno Stato membro riconosce il diritto a una compensazione per il danno morale subito", come nel caso della Lettonia, esso non può però prevedere per questa categoria di danni, che rientrano "tra i danni alla persona ai sensi della seconda direttiva, massimali di garanzia inferiori agli importi minimi di garanzia fissati in tale direttiva".

5.8.1 L'incidente stradale: il risarcimento del danno nel contesto normativo, dell'UE, della Repubblica Slovacca e della Repubblica Ceca

La domanda giudiziale vertente sul fatto citato precedentemente, è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, la parte attrice, che agisce in nome proprio e in nome di sua figlia minore di età, e, dall'altro, le parti convenute, vertente sul risarcimento da parte di queste ultime, a titolo della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, del danno conseguente al decesso del coniuge della parte attrice e padre della minore, a causa di un incidente stradale avvenuto in territorio ceco.

La causa C-22/12, ha ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai

sensi dell'articolo 267 TFUE, dal *Krajský súd v Prešove* (Slovacchia), e verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

L'articolo 3 della Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale, adottata a L'Aia il 4 maggio 1971 ratificata dalla Repubblica slovacca, dalla Repubblica ceca e da altri Stati membri dell'Unione europea, nonché da alcuni paesi terzi, stabilisce l'esistenza e la natura dei danni risarcibili, le modalità e l'entità del risarcimento, la trasferibilità del diritto al risarcimento. La legge applicabile è la legge nazionale dello Stato sul cui territorio l'incidente è avvenuto il territorio ceco. L'articolo 4 di tale convenzione dispone quanto segue: «Fatto salvo l'articolo 5, sono ammesse deroghe all'articolo 3 nei seguenti casi:

1) quando nell'incidente è coinvolto un solo veicolo, e tale veicolo è immatricolato in uno Stato diverso da quello sul cui territorio è avvenuto l'incidente, si applica la legge nazionale dello Stato d'immatricolazione alla responsabilità:

a) verso il conducente, il detentore, il proprietario o qualsiasi altra persona che vanti un diritto sul veicolo, senza tenere conto della loro residenza abituale;

b) verso il passeggero rimasto vittima dell'incidente, se questi aveva la propria residenza abituale in uno Stato diverso da quello sul cui territorio è avvenuto l'incidente,

c) verso la persona rimasta vittima dell'incidente che si trovava sul luogo dell'incidente al di fuori del veicolo, se essa aveva la propria residenza abituale nello Stato d'immatricolazione.

In caso di più vittime la legge applicabile è determinata separatamente per ciascuna di esse.

L'articolo 8 di detta convenzione è formulato come segue: la legge applicabile stabilisce in particolare le condizioni e l'estensione della responsabilità, i motivi di esonero nonché ogni limitazione e ripartizione della responsabilità, i soggetti aventi diritto al risarcimento del danno personalmente subito, la responsabilità del preponente per il fatto del preposto, i casi di prescrizione e decadenza, incluse le norme sulla decorrenza, l'interruzione e la sospensione dei termini».

5.8.2 Il contesto normativo: la normativa dell'UE

La sentenza mette in luce sotto il profilo internazionale privatistico le diversità del diritto internazionale applicato nella normativa dell'Unione, di quella slovacca e di quella ceca.

L'articolo 28 del regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio,

dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II») (GU L 199, pag. 40) (in intitolato «Rapporti con altre convenzioni internazionali in vigore», stabilisce quanto segue: «1. Il presente regolamento non osta all'applicazione delle convenzioni internazionali di cui uno o più Stati membri sono parti contraenti al momento dell'adozione del presente regolamento e che disciplinano i conflitti di leggi inerenti ad obbligazioni extracontrattuali.

Tuttavia, il presente regolamento prevale, tra Stati membri, sulle convenzioni concluse esclusivamente tra due o più di essi nella misura in cui esse riguardano materie disciplinate dal presente regolamento».

L'articolo 1 della prima direttiva così dispone: «Ai sensi della presente direttiva, s'intende per: (...) 2. persona lesa: *ogni persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli;*

(...)». L'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva così dispone: «Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure». L'articolo 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L8, pag.17), quale modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005 (GU L 149, pag. 14) (in prosieguo: la «seconda direttiva»), prevede quanto segue:

1. L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.
2. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione sia obbligatoria almeno per gli importi seguenti:
 - a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1.000.000 EUR per vittima o a 5.000.000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
 - b) nel caso di danni alle cose, 1.000.000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio fino a cinque anni dalla data di attuazione della direttiva 2005/14, entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri che stabiliscono il suddetto periodo transitorio ne informano la Commissione e indicano la durata del periodo transitorio. Entro 30 mesi dalla data di attuazione della direttiva 2005/14, gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti nel presente paragrafo». L'articolo 1 della

terza direttiva prevede, segnatamente, che «l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della prima direttiva copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo».

5.8.3 Il contesto normativo: la normativa slovacca

L'articolo 11 della legge n. 40/1964, che istituisce il codice civile, dispone quanto segue: «La persona fisica ha diritto alla tutela della propria persona, in particolare alla tutela della vita e della salute, dell'onore e della dignità, nonché della riservatezza, del nome e delle espressioni di natura personale». L'articolo 13 del codice civile slovacco prevede quanto segue:

- 1) La persona fisica ha in particolare il diritto di esigere che si desista da comportamenti illegittimi lesivi dei propri diritti della personalità, che si eliminino le conseguenze di tali comportamenti e che le venga riconosciuta una riparazione adeguata.
- 2) Qualora una riparazione adeguata ai sensi del paragrafo 1 non sia possibile, in particolare in quanto sia stata gravemente lesa la dignità di una persona fisica o sia stato gravemente leso il suo prestigio sociale, quest'ultima ha altresì il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale in forma pecuniaria.
- 3) L'entità del risarcimento ai sensi del paragrafo 2 è stabilita dal giudice con riguardo alla gravità del danno immateriale emerso e alle circostanze in cui è avvenuta la violazione del diritto».

L'articolo 4 della legge n. 381/2001, in materia di contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli a motore, stabilisce quanto segue:

- 1) L'assicurazione della responsabilità civile trova applicazione nei confronti di chiunque risponda del danno risultante dalla circolazione del veicolo a motore indicato nel contratto di assicurazione.
- 2) In base all'assicurazione della responsabilità civile l'assicurato ha il diritto che l'assicuratore rimborsi il danneggiato, per suo conto, a fronte di affermate e comprovate pretese:

a) di risarcimento del danno alla salute e di rimborso delle spese in caso di decesso;

b) di risarcimento del danno che trae origine dalla lesione, distruzione, sottrazione o perdita della cosa;

c) di rimborso delle spese sostenute normalmente connesse alla rappresentanza legale per l'esercizio delle pretese risarcitorie di cui alle lettere a), b) e d), qualora l'assicuratore non abbia adempiuto agli obblighi previsti dall'articolo 11, paragrafo 6, lettera a) o b), oppure abbia illegittimamente rifiutato di fornire la prestazione assicurativa, o abbia illegittimamente ridotto la prestazione assicurativa fornita;

d) di risarcimento per la perdita di guadagno.

3) In base all'assicurazione della responsabilità civile l'assicurato ha il diritto di pretendere dall'assicuratore che provveda ai rimborsi all'ente preposto, qualora l'assicurato risulti obbligato nei confronti del suddetto ente, i costi fatti valere, comprovati e pagati, per l'assistenza sanitaria, le indennità di malattia, le indennità di malattia per agenti di polizia e militari, le indennità per infortuni, le indennità per infortuni per agenti di polizia e militari, i trattamenti pensionistici, i trattamenti pensionistici per agenti di polizia e militari, i trattamenti pensionistici da fondi pensione complementare».

5.8.4 Il contesto normativo: la normativa ceca

L'articolo 11 della legge n. 40/1964, che istituisce il codice civile, ceco, dispone quanto segue: «La persona fisica ha diritto alla tutela della propria persona, in particolare alla tutela della vita e della salute, dell'onore e della dignità, nonché della riservatezza, del nome e delle espressioni di natura personale». L'articolo 13 del codice civile ceco prevede quanto segue:

1) La persona fisica ha in particolare il diritto di esigere che si desista da comportamenti illegittimi lesivi dei propri diritti della personalità, che si eliminino le conseguenze di tali comportamenti e che le venga riconosciuta una riparazione adeguata.

2) Qualora una riparazione adeguata ai sensi del paragrafo 1 non sia possibile, in particolare in quanto sia stata gravemente lesa la dignità di una persona fisica o sia stato gravemente leso il suo prestigio sociale, quest'ultima ha altresì il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale in forma pecuniaria.

3) L'entità del risarcimento ai sensi del paragrafo 2 è stabilita dal giudice con riguardo alla gravità del danno immateriale emerso e alle circostanze in cui è avvenuta la violazione del diritto».

L'articolo 444 di tale codice dispone quanto segue:

1) In caso di danno alla persona, la sofferenza della persona lesa e il pregiudizio da essa subito nell'ambito dei rapporti sociali danno luogo a un risarcimento forfettario.

(...) In caso di decesso, agli aventi diritto è riconosciuto un risarcimento forfettario pari a:

a) 240 000 (corone ceche, CZK) per la perdita del coniuge;

(...)». L'articolo 6 della legge n. 168/1999 sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di altri veicoli, ha il seguente tenore:

«1) L'assicurazione della responsabilità trova applicazione nei confronti di chiunque risponda del danno risultante dalla circolazione del veicolo indicato nel contratto di assicurazione.

2) Salvo diversa disposizione della presente legge, l'assicurato ha diritto a che la compagnia assicuratrice risarcisca per suo conto al danneggiato, nella misura e nell'importo previsti dal codice civile:

- a) il danno causato alla salute o con la morte;
- b) il danno che trae origine da danneggiamento, distruzione o perdita della cosa, nonché il danno che trae origine dalla sottrazione della cosa, qualora la persona fisica abbia perso la capacità di occuparsene;
- c) il mancato guadagno;
- d) le spese effettivamente sostenute connesse con la rappresentanza legale per l'esercizio delle pretese risarcitorie di cui alle lettere a), b) e c); tuttavia relativamente al danno di cui alle lettere b) o c) solo nel caso in cui il termine di cui all'articolo 9, paragrafo 3, sia già trascorso o nel caso in cui la compagnia assicuratrice abbia illegittimamente rifiutato oppure illegittimamente ridotto la prestazione assicurata, purché il danneggiato abbia fatto valere e dimostrato la sua pretesa e purché l'evento dannoso, che ha dato origine a tale danno e per il quale risponde l'assicurato, sia avvenuto nel periodo in cui era in vigore l'assicurazione della responsabilità, ad eccezione del periodo d'interruzione di quest'ultima».

5.8.5 Le questioni pregiudiziali

Il Procedimento principale e le questioni pregiudiziali Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale e dalle precisazioni fornite dal giudice del rinvio in risposta a una domanda di chiarimenti rivoltagli dalla Corte ai sensi dell'articolo 101 del suo regolamento di procedura, risulta che l'attore è deceduto il 7 agosto 2008 in territorio ceco, a causa di un incidente stradale provocato dal convenuto civilmente responsabile, che guidava un'automobile da turismo appartenente alla sig.ra Holingová. L'automobile della sig.ra Holingová, immatricolata nella Repubblica slovacca, nella quale si trovava l'attore deceduto, si è scontrata con un automezzo pesante immatricolato nella Repubblica ceca. Al momento dell'incidente la sig.ra coniuge e sua figlia erano nella Repubblica slovacca. Con sentenza resa nell'ambito di un procedimento penale dal tribunale della Repubblica slovacca, l'attore convenuto è stato riconosciuto colpevole di omicidio e di lesioni personali ed è stato condannato a una pena di detenzione di due anni con misura alternativa alla detenzione.

Occorre rilevare che ai sensi degli articoli 50, paragrafo 2, e 51, paragrafo 4, lettera c), del codice penale slovacco, egli è stato condannato al risarcimento del danno, incluso il pagamento dell'importo di EUR 1.057,86 per il danno subito dalla sig.ra coniuge della persona deceduta. Inoltre, la sig.ra coniuge e sua figlia hanno chiesto la condanna del sig. ...convenuto e della sig.ra...

proprietaria del veicolo al risarcimento del danno non patrimoniale derivante dalla perdita, rispettivamente, del coniuge e del padre, ai sensi dell'articolo 13, paragrafi 2 e 3, del codice civile slovacco. In primo grado il sig. convenuto e la sig.ra proprietaria sono stati condannati a versare alla sig.ra coniuge attrice un importo pari a EUR 15.000 a titolo di risarcimento di detto danno. Tutte le parti hanno proposto appello avverso tale sentenza di condanna dinanzi al giudice della Repubblica slovacca. Il giudice considerava che, tenuto conto delle circostanze di fatto, doveva essere applicato il diritto sostanziale ceco e, in particolare, l'articolo 444, paragrafo 3, del codice civile ceco, il quale prevede, in caso di decesso, che il coniuge avente diritto della vittima benefici di un risarcimento forfettario pari a CZK 240.000. In primo luogo, sorge la questione dell'adeguatezza di tale risarcimento e, di conseguenza, quella del diritto ad un risarcimento integrativo in base all'articolo 11 di tale codice. Al riguardo, il giudice del rinvio considera che i diritti della sig.ra coniuge e di sua figlia derivano da quelli della vittima, dato che la vita dell'attore deceduto è stata tutelata dall'articolo 11 di detto codice. Esso precisa che gli articoli da 11 a 16 dei codici civili slovacco e ceco garantiscono la tutela della persona, che include la tutela della vita, della salute, dell'onore, della dignità, della vita privata, del nome e della libera espressione contro i «pregiudizi», termine utilizzato per indicare un danno immateriale derivante da una violazione del diritto a tale tutela. Il giudice del rinvio sottolineava altresì che, in forza della legge slovacca sull'assicurazione obbligatoria, il proprietario di un autoveicolo ha il diritto di esigere che l'assicuratore garantisca per suo conto, alla vittima di un sinistro da cui sorge la responsabilità di detto proprietario, il risarcimento di un danno attuale accertato, nei limiti previsti da tale legge e in base alle condizioni assicurative, e, di conseguenza, il risarcimento del danno alla persona e il rimborso delle spese connesse al decesso.

Ciò premesso, il giudice ha deciso di sospendere al procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- 1) Se l'articolo 1, primo comma, della terza direttiva, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva debba essere interpretato nel senso che esso osta a una disposizione di diritto nazionale (quale quella di cui all'articolo 4 della legge slovacca sull'assicurazione obbligatoria e all'articolo 6 della legge ceca sull'assicurazione obbligatoria), ai sensi della quale la responsabilità civile risultante dall'uso di veicoli a motore non copre il danno non patrimoniale, espresso in forma pecuniaria, sofferto dai superstiti delle vittime di un incidente stradale derivante dall'uso di veicoli a motore.
- 2) Nel caso in cui si risponda alla prima questione che la summenzionata norma di diritto interno non è in contrasto con il diritto comunitario, se le disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 4, della legge slovacca dell'assicurazione obbligatoria e all'articolo 6, paragrafi da 1 a 3, della legge

ceca dell'assicurazione obbligatoria, debbano essere interpretate nel senso che non ostano a che il giudice nazionale, in conformità all'articolo 1, primo comma, della (terza direttiva) in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, della (prima direttiva), riconosca agli aventi diritto delle vittime di un incidente stradale derivante dall'uso di veicoli a motore, nella loro qualità di soggetti lesi, il diritto al risarcimento del danno non patrimoniale anche in forma pecuniaria».

Il governo slovacco e la Commissione hanno manifestato dubbi quanto alla ricevibilità delle questioni pregiudiziali, rilevando che la decisione di rinvio non contiene alcuna esposizione dei fatti relativi all'incidente stradale indispensabili alla comprensione della controversia di cui al procedimento principale. Il governo slovacco ritiene, inoltre, che tali questioni non siano pertinenti ai fini della composizione di tale controversia, poiché la compagnia Allianz non sarebbe parte nel procedimento e la decisione del giudice nazionale nell'ambito di quest'ultimo non sarà vincolante per tale impresa assicurativa. Al riguardo occorre rilevare che, rispondendo alla domanda di chiarimenti rivoltagli dalla Corte in applicazione dell'articolo 101 del suo regolamento di procedura, da un lato, il giudice del rinvio ha descritto i fatti relativi all'incidente stradale all'origine del procedimento principale, e, dall'altro, ha precisato che la risposta della Corte sarà determinante ai fini della valutazione dell'intervento della Allianz in detto procedimento principale e quindi rispetto al carattere vincolante della sentenza che interverrà nel medesimo nei confronti di tale impresa. Le questioni pregiudiziali devono pertanto essere considerate ammissibili.

Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, primo comma, della terza direttiva debbano essere interpretati nel senso che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli a motore deve garantire il risarcimento dei danni non patrimoniali sofferti dai congiunti delle vittime di un incidente stradale. Preliminarmente si deve rilevare che il giudice del rinvio, da un lato, ha precisato che la normativa sulla responsabilità civile applicabile alla fattispecie di cui al procedimento principale, in base agli articoli 3 e 4 della Convenzione dell'Aia del 1971 e all'articolo 28 del regolamento Roma II, è la legge ceca, e, dall'altro, ha indicato che le questioni sollevate non riguardano la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile disciplinata nella sesta parte del codice civile ceco e quindi il risarcimento forfettario previsto all'articolo 444 di detto codice. Infatti, tale giudice considera che gli articoli 11 e 13 del codice civile ceco, riguardanti la tutela della persona, si applicano indipendentemente da tali disposizioni relative alla responsabilità civile e ha precisato che le suddette questioni riguardano esclusivamente la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria del risarcimento del danno immateriale dovuto in base alle disposizioni di tutela della persona. A tale riguardo, occorre rammentare che dal preambolo della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette a garantire, da un

lato, la libera circolazione sia degli autoveicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'Unione europea, sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto (sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 26 e giurisprudenza ivi citata). La prima direttiva, come precisata e integrata dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che tale assicurazione deve coprire⁴⁹ (sentenza Marques Almeida, cit., punto 27 e giurisprudenza ivi citata). Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, mediante assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli si distingue dalla questione dell'entità del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell'Unione Europea, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale. Al riguardo, la Corte ha già statuito che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che queste ultime non mirano ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'Unione Europea, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli⁵⁰. Di conseguenza, e tenuto conto in particolare dell'articolo 1, punto 2, della prima direttiva, allo stato attuale del diritto dell'Unione Europea, gli Stati membri restano in linea di principio liberi di determinare, nell'ambito dei loro regimi di responsabilità civile, in particolare, quali danni causati dai veicoli devono essere risarciti, l'entità del risarcimento degli stessi e le persone aventi diritto a detto risarcimento. Tuttavia la Corte ha precisato che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'UE e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione dei veicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile⁵¹. Riguardo alla copertura, fornita dall'assicurazione obbligatoria, dei danni causati dai veicoli che devono essere risarciti si sensi della normativa nazionale della responsabilità civile, l'articolo 3, paragrafo 1, seconda frase, della prima direttiva, lasciava certamente agli Stati membri, come ha osservato il governo tedesco, la competenza per determinare i danni coperti nonché le modalità dell'assicurazione obbligatoria⁵². Tuttavia, al fine di ridurre le disparità sussistenti quanto alla

⁴⁹ sentenza Carvalho Ferreira Santos, cit., punto 28 e la giurisprudenza ivi citata

⁵⁰ sentenza Marques Almeida, cit., punto 29 e la giurisprudenza ivi citata

⁵¹ sentenza Marques Almeida, cit., punto 31 e giurisprudenza ivi citata

⁵² v., in tal senso, sentenza del 28 marzo 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Racc. pag. I-1829, punto 15

portata dell'obbligo di assicurazione tra le legislazioni degli Stati membri l'articolo 1 della seconda direttiva ha imposto, in materia di responsabilità civile, la copertura obbligatoria dei danni alle cose e dei danni alle persone, sino a concorrenza di determinati importi. L'articolo 1 della terza direttiva ha esteso tale obbligo alla copertura dei danni alla persona causati ai passeggeri diversi dal conducente (sentenza Ruiz Bernáldez, cit., punto 16). Pertanto, gli Stati membri sono tenuti a garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli applicabile secondo la loro normativa nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni della prima, della seconda e della terza direttiva⁵³. Ne consegue che la libertà degli Stati membri di determinare i danni coperti e le modalità dell'assicurazione obbligatoria è stata limitata dalla seconda e dalla terza direttiva, dal momento che esse hanno reso obbligatoria la copertura di taluni danni a concorrenza di importi minimi determinati. In particolare figurano tra tali danni la cui copertura è obbligatoria i danni alla persona, come precisato dall'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva. Come ha rilevato l'avvocato generale ai punti da 68 a 73 delle sue conclusioni e secondo quanto dichiarato dalla Corte EFTA nella sua sentenza del 20 giugno 2008⁵⁴, si deve considerare, avuto riguardo alle diverse versioni linguistiche degli articoli 1, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1, 1-13 primo comma, della terza direttiva, nonché all'obiettivo di tutela delle tre direttive summenzionate, che rientra nella nozione di danno alla persona ogni danno, il cui risarcimento è previsto a titolo della responsabilità civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia, arrecato all'integrità della persona, che include le sofferenze sia fisiche sia psicologiche. Infatti, secondo una giurisprudenza costante, le disposizioni del diritto dell'UE devono essere interpretate e applicate in maniera uniforme, alla luce delle versioni redatte in tutte le lingue dell'UE. In caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo di diritto dell'Unione, la disposizione di cui trattasi deve essere intesa in funzione del sistema e della finalità della normativa di cui fa parte⁵⁵. In tal senso, poiché le diverse versioni linguistiche dell'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva impiegano, in sostanza, le nozioni di «danno alla persona» e di pregiudizio immateriale, ci si deve basare sul sistema e sulla finalità di tali disposizioni e di tale direttiva. A tale riguardo, si deve, da una parte, rilevare che tali nozioni si aggiungono a quella di «danno alle cose» e, dall'altra, che tali disposizioni e tale direttiva mirano, in particolare, a rafforzare la tutela delle vittime. Pertanto ci si deve attenere all'ampia interpretazione di dette nozioni quale figura al punto 47 della presente sentenza. Di conseguenza, tra i danni che devono essere risarciti conformemente alla prima, alla seconda e alla terza direttiva figurano i danni immateriali il cui risarcimento è previsto a titolo della

⁵³ sentenza Marques Almeida, cit., punto 30 e la giurisprudenza ivi citata

⁵⁴ Celina Nguyen/The Norwegian State (E-8/07, EFTA Court Report, pag. 224, punti 26 e 27

⁵⁵ v., in particolare, sentenza dell'8 dicembre 2005, Jyske Finans, C-280/04, Racc. pag. I-10683, punto 31 e giurisprudenza ivi citata

responsabilità civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia. Per quanto riguarda la questione di quali siano le persone che possono esigere il risarcimento di tali danni immateriali, si deve da un lato rilevare che da una lettura combinata degli articoli 1, punto 2, e 3, paragrafo 1, prima frase, della prima direttiva risulta che la tutela da assicurare ai sensi di tale direttiva è estesa a chiunque abbia diritto, in base alla normativa nazionale sulla responsabilità civile, al risarcimento del danno causato da autoveicoli.

Dall'altro lato, occorre precisare che, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 78 delle conclusioni e contrariamente a quanto rileva il governo tedesco, la terza direttiva non ha limitato l'ambito soggettivo di tutela, ma, al contrario, ha reso obbligatoria la copertura dei danni subiti da alcune categorie di persone considerate particolarmente vulnerabili. Inoltre, poiché la nozione di danno che figura all'articolo 1, punto 2, della prima direttiva non risulta ulteriormente circoscritta, nulla permette di considerare, contrariamente a quanto sostiene il governo estone, che taluni danni, come i pregiudizi immateriali, nella misura in cui devono essere risarciti.

Nessuna indicazione nella prima, nella seconda o nella terza direttiva permette di concludere che il legislatore dell'UE avrebbe inteso limitare la protezione assicurata da tali direttive alle sole persone direttamente interessate da un evento dannoso. Di conseguenza, gli Stati membri devono garantire che il risarcimento dovuto, secondo il loro diritto nazionale sulla responsabilità civile, a causa del pregiudizio immateriale subito dai congiunti delle vittime di incidenti stradali sia coperto dall'assicurazione obbligatoria a concorrenza degli importi minimi stabiliti all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Tale conclusione dovrebbe valere nel caso di specie, dal momento che, secondo le indicazioni del giudice del rinvio, persone che si trovano nella situazione della sig.ra Haasová e di sua figlia hanno diritto, ai sensi degli articoli 11 e 13 del codice civile ceco, al risarcimento del danno immateriale subito a causa del decesso del loro rispettivo coniuge e padre. Tale valutazione non può essere rimessa in discussione dalla circostanza, invocata dal governo slovacco, secondo cui tali articoli rientrano in una parte del codice civile ceco e di quello slovacco, che riguarda le lesioni dei diritti della persona ed è autonoma rispetto a quella riguardante la responsabilità civile propriamente detta, ai sensi di tali codici. Infatti, poiché la responsabilità dell'assicurato che risulta secondo il giudice del rinvio, nel caso di specie, dagli articoli 11 e 13 del codice civile ceco trova origine in un incidente stradale ed ha natura civilistica, nessun elemento permette di considerare che una siffatta responsabilità non rientri nell'ambito del diritto nazionale materiale della responsabilità civile cui le direttive summenzionate rinviano.

Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla prima questione che gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva, 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva e 1, primo comma, della terza direttiva devono essere interpretati nel senso che l'assicurazione

obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve garantire il risarcimento dei danni immateriali subiti dai congiunti di vittime, decedute, di incidenti stradali, qualora tale risarcimento sia previsto, in forza della responsabilità civile dell'assicurato, dalla normativa nazionale applicabile alla controversia nel procedimento principale.

Il giudice ritiene che alla seconda questione tenuto conto della risposta fornita dalla Corte alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

La Corte della seconda sezione espone i motivi della decisione, dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, l'articolo 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, quale modificata dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005, e l'articolo 1, primo comma, della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, devono essere interpretati nel senso che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve garantire il risarcimento dei danni immateriali subiti dai congiunti di vittime, decedute, di incidenti stradali, qualora tale risarcimento sia previsto, in forza della responsabilità civile dell'assicurato, dalla normativa nazionale applicabile alla controversia nel procedimento principale.

5.8.6 Il Diritto Internazionale Privato nella Sentenza della Corte Europea nella Causa C-277/12, il diritto dell'UE, lettone

La seconda sentenza in esame ha delle similitudini con quella testa citata e la domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, nonché dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU 1984, L 8, pag. 17, la «seconda

direttiva». La domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'attore e la società di assicurazione, in merito al risarcimento da parte di quest'ultima, a titolo di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, dei danni morali subiti dall'attore derivanti della morte dei suoi genitori in un incidente stradale.

Il diritto dell'Unione: l'articolo 1 della prima direttiva così enuncia: «Ai sensi della presente direttiva, s'intende per: I-2, 2. persona lesa: ogni persona avente diritto alla riparazione del danno causato da veicoli; (...)».

L'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva prevede quanto segue: «Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie (...) affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito di tali misure».

L'articolo 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva così recita: «1. L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che gli importi per i quali tale assicurazione è obbligatoria ammontino:

- per i danni alle persone, ad almeno EUR 350.000 quando vi sia una sola vittima. Allorquando vi siano più vittime implicate in uno stesso sinistro questo importo si moltiplica per il loro numero,
- per i danni alle cose, ad almeno EUR 100.000 per ciascun sinistro indipendentemente dal numero delle vittime. Gli Stati membri possono prevedere, in sostituzione degli importi minimi di cui sopra, un importo minimo di EUR 500.000 per i danni alle persone, qualora vi siano più vittime di uno stesso sinistro ovvero, per i danni alle persone e alle cose, un importo minimo globale di EUR 600.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime o dalla natura dei danni».

L'articolo 1, primo comma, della terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 129, pag. 33; la «terza direttiva», dispone che «l'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo».

Il diritto lettone: l'articolo 15 della legge relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei proprietari di autoveicoli, nella sua versione in vigore alla data dei fatti di cui al procedimento principale: la legge «OCTA»), intitolato «Limite della responsabilità dell'assicuratore», così disponeva:

«(1) In caso di sinistro, l'assicuratore che ha preso in carico l'assicurazione della responsabilità civile del proprietario del veicolo che ha causato l'incidente o il consorzio delle imprese di assicurazione degli autoveicoli, qualora sia il Fondo di garanzia che debba corrispondere l'indennizzo, risarcisce il danno, nei limiti della responsabilità dell'assicuratore:

- 1) sino a 250.000 lats lettoni (LVL) per ciascuna vittima di un danno alla persona;
- 2) sino a LVL 70.000 per danno alle cose, a prescindere dal numero dei terzi, vittime del sinistro.

I terzi possono richiedere un risarcimento, secondo il diritto comune, per i danni non risarciti ai sensi della presente legge o che superino i limiti della responsabilità dell'assicuratore».

8 L'articolo 19 della legge OCTA, intitolato «Danni alle persone», così enunciava:

«(1) Si considerano danni materiali causati alle vittime implicate in un incidente stradale:

- 1) le spese per cure mediche;
- 2) l'incapacità lavorativa temporanea;
- 3) l'invalidità lavorativa definitiva;
- 4) la morte.

Per danni immateriali si intendono i danni collegati a dolori e patimenti psicologici, vale a dire:

- 1) il trauma fisico subito dalla vittima;
- 2) la mutilazione o l'invalidità della vittima;
- 3) il decesso della persona da cui si dipende economicamente, di una persona a carico o del coniuge;
- 4) l'invalidità del gruppo 1 della persona dalla quale si dipende, di una persona a carico o del coniuge.

L'importo e le modalità di calcolo dei risarcimenti assicurativi dei danni materiali e immateriali causati alle persone sono fissati dal Consiglio dei Ministri».

L'articolo 23 della legge OCTA, intitolato «Danni conseguenti al decesso della vittima», così recitava: «(1) hanno diritto a un risarcimento assicurativo in caso di morte della persona dalla quale dipendono: 1) i figli, anche adottivi: a) fino alla loro maggiore età, (...)».

L'articolo 5 del codice civile, nella sua versione in vigore alla data dei fatti di cui al procedimento principale, nella sua versione in vigore alla data dei fatti di cui al procedimento principale del «codice civile», disponeva quanto segue: «Quando una controversia è decisa secondo equità o secondo diritto, il giudice statuisce ai sensi dei principi generali di diritto». L'articolo 1635 del codice civile così enunciava: «Ogni danno ingiusto, vale a dire ogni fatto illecito, attribuisce a chi ne è stata la vittima il diritto di chiedere un risarcimento a colui che l'ha posto in essere, nei limiti in cui tale azione gli possa essere imputata». L'articolo 2347 del codice civile prevedeva quanto segue:

«Se una persona cagiona, con un atto che le è imputabile e che è illecito, un danno fisico a un'altra persona, essa deve risarcire a quest'ultima persona le spese mediche e, secondo la valutazione del giudice, gli eventuali mancati guadagni. Chi esercita un'attività di elevata pericolosità per chi gli stia attorno (trasporto, industria, lavori di costruzione, sostanze pericolose, etc.) è obbligato a risarcire i danni conseguenti da tale pericolosità se non può dimostrare che il danno sia stato dovuto a forza maggiore, a colpa della vittima o a grave negligenza. Qualora il controllo della fonte di pericolosità sia sfuggito al proprietario, al detentore o all'utilizzatore, senza che ciò corrisponda a un suo errore, a causa del fatto illecito di un'altra persona, quest'ultima è responsabile del danno cagionato. Se anche il detentore in qualità di proprietario, possessore, utilizzatore, ha agito in modo illecito, è possibile invocare la responsabilità per il danno cagionato tanto della persona che I-5 ha utilizzato l'oggetto, fonte di elevata pericolosità, quanto del suo detentore, secondo il grado di colpa di ciascuno». Ai sensi dell'articolo 22 del codice di procedura penale, intitolato «Diritto al risarcimento del danno subito»:«Il diritto di chiedere e ottenere di diritto il risarcimento dei danni morali e patrimoniali è garantito alla persona che ha subito un danno derivante da un fatto illecito, compresi i danni morali, le lesioni fisiche e i danni ai beni». Gli articoli 7 e 10 del decreto n.331 del Consiglio dei Ministri, relativo all'importo e alle modalità di calcolo dei risarcimenti assicurativi per i danni morali cagionati alle persone, del 17 maggio 2005, che attuano l'articolo 19, paragrafo 3, della legge OCTA, enunciano ex articolo 7 *che l'importo dei risarcimenti assicurativi per dolori e patimenti psicologici conseguenti al decesso di una persona da cui si dipende economicamente, di una persona a carico o del coniuge è pari a [LVL] 100 per ciascun richiedente e per persona ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, della legge relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei proprietari di autoveicoli. (...) e l' articolo 10 dispone che l'importo totale dei risarcimenti assicurativi è limitato a LVL1.000 per ciascuna vittima d'incidente stradale se tutti i danni di cui ai punti 3, 6, 7 e 8 sono risarciti».*

Il fatto: il 14 febbraio 2006 i genitori del sig. Drozdovs sono deceduti in un incidente stradale avvenuto a Riga (Lettonia). Il sig. Drozdovs, che è nato il 25 agosto 1995, è stato, di conseguenza, posto sotto la tutela della sig.ra Balakireva in qualità di tutrice. Tale incidente è stato causato dal conducente di un'auto assicurata con la compagnia di assicurazioni "Baltikums". L'autore del predetto incidente, che si trovava in stato di ubriachezza, e guidava a eccessiva velocità un veicolo in cattive condizioni dal punto di vista tecnico e che aveva effettuato, al momento di detto incidente, una manovra di sorpasso pericolosa, e veniva condannato con sentenza penale a sei anni di pena detentiva e alla sospensione della patente di guida per autoveicoli per cinque anni. Il 13 dicembre 2006 la tutrice ha informato la Baltikums dell'incidente e ha invitato quest'ultima a corrispondere

gli indennizzi previsti, tra cui quello dovuto a titolo di danni morali, che era stato calcolato in LVL 200.000. Il 29 gennaio 2007 la Baltikums liquidava, conformemente all'articolo 7 del decreto, una somma di LVL 200 a titolo di risarcimento delle sofferenze psicologiche sopportate dal sig. Drozdovs, nonché un importo di LVL 4.497,47 a titolo di danni patrimoniali, che non è oggetto di controversia. Il 13 settembre 2007 la tutrice ha proposto, nei confronti della Baltikums, un ricorso diretto al versamento di un'indennità pari a LVL 200 000 a titolo di danni morali subiti dal sig. Drozdovs. Tale ricorso, che era motivato sul fatto che la morte dei genitori ha causato al sig. Drozdovs sofferenze psicologiche a motivo della sua giovane età, si fondava sugli articoli 15, paragrafo 1, primo comma, 19, paragrafo 2, terzo comma, e 39, paragrafi 1 e 6, della legge OCTA, nonché sull'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Essendo stati respinti il predetto ricorso e l'impugnazione proposta dalla tutrice, segnatamente sulla base dell'articolo 7 del decreto, quest'ultima ha proposto un ricorso in cassazione dinanzi al giudice del rinvio, chiedendo l'annullamento della sentenza pronunciata dal giudice d'appello e il rinvio della causa a tale giudice per un nuovo esame. Con il predetto ricorso, la tutrice ha fatto valere in particolare che il giudice d'appello aveva erroneamente applicato l'articolo 15, paragrafo 1, primo comma, della legge OCTA, in quanto tale disposizione dovrebbe essere interpretata in conformità, della prima e della seconda direttiva. Ciò detto, risulterebbe da tale normativa dell'UE che uno Stato membro non può fissare limiti del risarcimento inferiori agli importi minimi previsti all'articolo 1 della seconda direttiva. Per questo motivo ne conseguirebbe che l'articolo 7 del decreto viola i limiti del risarcimento fissati all'articolo 15, paragrafo 1, primo comma, della legge OCTA e dalle direttive summenzionate.

Il giudice del rinvio rilevava che l'articolo 1 della seconda direttiva fissa un importo di garanzia obbligatorio per i danni alle persone e i danni alle cose, ma non prende in considerazione direttamente i danni morali causati alle persone. Inoltre, la Corte avrebbe riconosciuto che la prima e la seconda direttiva non sono dirette ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri, per cui questi ultimi rimarrebbero liberi di determinare il regime applicabile agli incidenti stradali. Se ne potrebbe dedurre che le direttive interessate non riguardino l'importo del risarcimento dei danni morali causati alle persone. Tuttavia, il giudice del rinvio ritiene che sarebbe del pari possibile affermare che le predette direttive ostano a normative degli Stati membri che fissino un limite massimo a un regime di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli. Infatti, la finalità di tale assicurazione sarebbe di risarcire, almeno parzialmente, a favore delle vittime di incidenti stradali i danni che possono essere valutati in modo oggettivo, e con evidenza i danni causati alle cose e alle persone, compresi i danni morali. Inoltre, la Corte avrebbe dichiarato che le direttive interessate vietano sia di rifiutare o di limitare in modo

sproporzionato il risarcimento dei danni subiti dalle vittime di incidenti stradali, sia di prevedere importi minimi di garanzia inferiori agli importi minimi di garanzia fissati all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Il giudice del rinvio osserva anche che un sistema di assicurazione della responsabilità civile efficace deve mirare a conciliare i diversi interessi delle vittime di incidenti stradali, dei proprietari di autoveicoli e delle loro imprese assicuratrici. E' evidente che limiti di risarcimento chiari garantirebbero alle vittime gli indennizzi previsti per i danni subiti, limiterebbero i premi assicurativi a somme ragionevoli e consentirebbero alle imprese assicuratrici di fruire di un reddito. Il giudice del rinvio precisa che il legislatore nazionale ha limitato il risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria a titolo di responsabilità civile risultante da incidenti stradali fissando dei massimali e che esso ha delegato al governo il compito di stabilire le norme relative all'importo e alle modalità di calcolo del risarcimento da parte dell'impresa assicuratrice dei danni non patrimoniali causati alle persone. Dobbiamo rilevare e il giudice lo evidenzia, che le regole limitano in modo sproporzionato il diritto al risarcimento da parte della predetta impresa assicuratrice, segnatamente mediante la concessione di un'indennità «irrisoria» di LVL 100 prevista per la sofferenza psicologica causata dalla morte di una persona dalla quale la persona interessata dipende economicamente. Ciò premesso, l'Augstākās tiesas Senāts ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il risarcimento obbligatorio del danno alle persone, previsto all'articolo 3 della prima direttiva e all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva includa anche il danno morale.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se l'articolo 3 della prima direttiva e l'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva debbano essere interpretati nel senso che tali disposizioni non autorizzano uno Stato membro a limitare l'importo massimo del risarcimento del danno immateriale (morale), fissando un limite sostanzialmente inferiore al limite della responsabilità assicurativa fissato dalle direttive e dalla legge nazionale».

Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafo 2, della seconda direttiva debbano essere interpretati nel senso che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli debba coprire il risarcimento dei danni immateriali subiti dai congiunti di vittime decedute in un incidente stradale. Si deve ricordare che dai preamboli della prima e della seconda direttiva emerge che queste sono dirette a garantire, da un lato, la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell'UE, sia delle persone che vi si trovano a bordo e, dall'altro, a garantire che le vittime degli incidenti causati da tali veicoli beneficeranno di un trattamento comparabile, indipendentemente dal luogo dell'Unione in cui il sinistro è avvenuto⁵⁶.

⁵⁶sentenza del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 26 e la

La prima direttiva, come precisata e integrata dalla seconda e dalla terza direttiva, impone quindi agli Stati membri di garantire che la responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli che stazionano abitualmente sul loro territorio sia coperta da un'assicurazione e precisa, in particolare, i tipi di danni e i terzi vittime che siffatta assicurazione deve coprire⁵⁷. Occorre tuttavia ricordare che l'obbligo di copertura, da parte dell'assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dalla portata del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell'assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell'Unione, la seconda è sostanzialmente disciplinata dal diritto nazionale⁵⁸. Al riguardo, la Corte ha già dichiarato che dall'oggetto della prima, della seconda e della terza direttiva, nonché dal loro tenore letterale, risulta che esse non sono dirette ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri e che, allo stato attuale del diritto dell'UE, questi ultimi restano liberi di stabilire il regime di responsabilità civile applicabile a sinistri derivanti dalla circolazione di autoveicoli⁵⁹. Di conseguenza, in ottemperanza all'articolo 1, punto 2, della prima direttiva, allo stato attuale del diritto dell'UE, gli Stati membri restano in linea di principio liberi di stabilire i loro regimi di responsabilità civile, in particolare i danni causati dagli autoveicoli che devono essere risarciti, la portata del risarcimento di tali danni e le persone che hanno diritto al predetto risarcimento. Tuttavia, la Corte ha precisato che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'UE e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione di autoveicoli non possono privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile⁶⁰. Per quanto concerne la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria dei danni causati dagli autoveicoli che devono essere risarciti ai sensi della normativa nazionale sulla responsabilità civile, l'articolo 3, paragrafo 1, seconda frase, della prima direttiva lasciava, certamente, come rilevato dal governo tedesco, agli Stati membri il compito di determinare i danni coperti nonché le modalità dell'assicurazione obbligatoria⁶¹. Con lo scopo di ridurre le disparità sussistenti quanto alla portata dell'obbligo di assicurazione tra le normative degli Stati membri, l'articolo 1 della seconda direttiva ha imposto, in materia di responsabilità civile, la copertura obbligatoria dei danni alle cose e dei danni alle persone, sino a concorrenza di determinati importi. L'articolo 1 della terza direttiva ha esteso tale obbligo alla copertura dei danni alla persona di qualsiasi passeggero diverso dal conducente. Pertanto, gli Stati membri sono obbligati a garantire

giurisprudenza ivi citata

⁵⁷ sentenza Marques Almeida, cit., punto 27 e la giurisprudenza ivi citata

⁵⁸ sentenza Marques Almeida, cit., punto 28 e giurisprudenza ivi citata

⁵⁹ sentenza Marques Almeida, cit., punto 29 e giurisprudenza ivi citata

⁶⁰ sentenza Marques Almeida, cit., punto 31 e giurisprudenza ivi citata

⁶¹ v., in tal senso, sentenza del 28 marzo 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Racc. pag. I-1829, punto 15

che la responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli applicabile secondo il loro diritto nazionale sia coperta da un'assicurazione conforme alle disposizioni delle direttive prima, seconda e terza. Ne consegue che la libertà che gli Stati membri hanno di determinare i danni coperti nonché le modalità di assicurazione obbligatoria è stata limitata dalla seconda e dalla terza direttiva, in quanto esse hanno reso obbligatoria la copertura di taluni danni sino a concorrenza di importi minimi determinati. L'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva precisa, in particolare che tra danni la cui copertura è obbligatoria sono evidenziati i danni alle persone, . Come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi da 68 a 73 delle sue conclusioni e come dichiarato dalla Corte EFTA nella sua sentenza del 20 giugno 2008, *Celina Nguyen/The Norwegian State* (E-8/07, EFTA Court Report, pag. 224, punti 26 e 27), occorre considerare, alla luce delle diverse versioni linguistiche degli articoli 1, paragrafo 1, della seconda direttiva e 1, primo comma, della terza direttiva, nonché della finalità di tutela delle tre direttive di cui sopra, che rientra nella nozione di danni alle persone qualsiasi danno, nei limiti in cui il suo risarcimento sia previsto a titolo di responsabilità civile dell'assicurato da parte del diritto nazionale applicabile alla controversia, derivante da una lesione all'integrità della persona, il che comprende le sofferenze sia fisiche che psicologiche.

Infatti, secondo una giurisprudenza costante, le disposizioni del diritto dell'UE devono essere interpretate e applicate in modo uniforme alla luce delle versioni vigenti in tutte le lingue dell'Unione. In caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo di diritto dell'Unione, la disposizione di cui è causa deve essere interpretata in funzione dell'economia generale e della finalità della normativa di cui essa fa parte⁶². Pertanto, posto che le differenti versioni linguistiche dell'articolo 1, paragrafo 1, della seconda direttiva utilizzano, in sostanza, le nozioni sia di «danno alla persona» che di pregiudizio immateriale, occorre attenersi all'economia e alla finalità di siffatte disposizioni e di tale direttiva. In proposito, è necessario, da un lato, rilevare che tali nozioni si aggiungono a quella di «danno alle cose» e, dall'altro, rammentare che le disposizioni e la direttiva predette sono dirette, in particolare, a rafforzare la tutela delle vittime. Ciò premesso, occorre accogliere l'interpretazione estensiva di dette nozioni che è riportata al punto 38 della presente sentenza. Di conseguenza, tra i danni che devono essere risarciti conformemente alle direttive prima, seconda e terza figurano i danni immateriali il cui risarcimento è previsto a titolo di responsabilità civile dell'assicurato dal diritto nazionale applicabile alla controversia. Per quanto concerne la questione di sapere quali siano le persone che possono richiedere il risarcimento di tali danni immateriali, da un lato, occorre rilevare che risulta dal combinato disposto degli articoli 1,

⁶²v., in particolare, sentenza dell'8 dicembre 2005, *Jyske Finans*, C-280/04, Racc. pag. I-10683, punto 31 e giurisprudenza ivi citata

punto 2, e 3, paragrafo 1, prima frase, della prima direttiva che la tutela che deve essere assicurata in virtù di tale direttiva si estende a ogni persona che ha diritto, ai sensi della normativa nazionale sulla responsabilità civile, al risarcimento dei danni causati da autoveicoli. Dall'altro, occorre precisare che, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 78 delle conclusioni e contrariamente a quanto fa valere il governo tedesco, la terza direttiva non ha limitato la cerchia di persone tutelate, bensì, al contrario, ha reso obbligatoria la copertura dei danni subiti da determinate persone ritenute particolarmente vulnerabili. Altresì, tanto più che la nozione di danno riportata all'articolo 1, punto 2, della prima direttiva non è circoscritta, niente consente di considerare, contrariamente a quanto sostengono i governi lettone e lituano, che determinati danni, come i danni immateriali, nei limiti in cui debbano essere risarciti ai sensi della normativa nazionale sulla responsabilità civile applicabile, dovrebbero essere esclusi da tale nozione. Nessun elemento della prima, della seconda o della terza direttiva consente di affermare che il legislatore dell'Unione abbia desiderato limitare la tutela assicurata da tali direttive alle sole persone direttamente coinvolte in un evento dannoso. Di conseguenza, gli Stati membri sono obbligati a garantire che il risarcimento dovuto, ai sensi della loro normativa nazionale sulla responsabilità civile, a motivo dei danni immateriali subiti dai familiari di vittime di incidenti stradali sia coperta dall'assicurazione obbligatoria sino a concorrenza degli importi minimi stabiliti all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Nel caso di specie, questo sarebbe il caso posto che, secondo le indicazioni del giudice del rinvio, una persona che si trovi nella situazione del sig. Drozdovs ha diritto, in virtù della normativa nazionale lettone sulla responsabilità civile, al risarcimento dei danni immateriali subiti derivanti dalla morte dei suoi genitori. Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve coprire il risarcimento dei danni immateriali subiti dai congiunti di vittime decedute in un incidente stradale nei limiti in cui tale risarcimento sia previsto a titolo di responsabilità civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia oggetto del procedimento principale.

La seconda questione che il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafo 2, della seconda direttiva debbano essere interpretati nel senso che essi ostano a disposizioni nazionali ai sensi delle quali l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre il risarcimento dei danni immateriali derivanti, secondo la normativa nazionale sulla responsabilità civile, dal decesso di familiari in un incidente stradale solo sino alla concorrenza di un massimale inferiore a quelli fissati

all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Si è affermato al punto 46 della presente sentenza che gli Stati membri sono obbligati a garantire che il risarcimento dovuto, ai sensi della loro normativa nazionale sulla responsabilità civile, a motivo dei danni immateriali subiti dai congiunti prossimi delle vittime di incidenti stradali sia coperto dall'assicurazione obbligatoria sino a concorrenza degli importi minimi stabiliti all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva. Occorre del pari ricordare che la Corte ha avuto modo di dichiarare che l'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva osta ad una normativa nazionale che prevede massimali di garanzia inferiori agli importi minimi di garanzia fissati da detto articolo⁶³. Poiché la *Baltikums* sostiene che il legislatore nazionale possa prevedere, per categorie specifiche di danni, massimali di garanzia inferiori agli importi minimi di garanzia fissati dal predetto articolo qualora sia garantito che, per la totalità dei danni, gli importi minimi di garanzia fissati dal medesimo articolo siano rispettati, occorre rilevare, da un lato, che l'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva non prevede né autorizza una distinzione, tra i danni coperti, diversa da quella stabilita tra danni alle persone e danni alle cose. Dall'altro lato, occorre ricordare che è stato già stato rilevato della presente sentenza che gli Stati membri devono esercitare le loro competenze in tale settore nel rispetto del diritto dell'UE e che le disposizioni nazionali che disciplinano il risarcimento dei sinistri risultanti dalla circolazione di autoveicoli non possono privare le tre direttive del loro effetto utile. Ai fini di una maggiore chiarezza occorre rilevare, se il legislatore nazionale potesse prevedere, per ciascuna delle differenti categorie specifiche di danni identificati, eventualmente, nella normativa nazionale, massimali di garanzia inferiori agli importi minimi di garanzia fissati all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva, i predetti importi minimi di garanzia e, pertanto, tale articolo sarebbero privati del loro effetto utile. Risulta altresì dal fascicolo sottoposto alla Corte che, a differenza delle circostanze che hanno dato luogo alla citata sentenza *Marques Almeida*, la normativa nazionale controversa nel procedimento principale non è diretta a determinare il diritto della vittima a un risarcimento a titolo di responsabilità civile dell'assicurato, né l'eventuale portata di tale diritto, ma è idonea a limitare la copertura da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile di un assicurato. Infatti, la tutrice ha rilevato, e in udienza dinanzi alla Corte il governo lettone ha confermato, che, secondo il diritto lettone, la responsabilità civile dell'assicurato a titolo, segnatamente, dei danni immateriali subiti da talune persone a causa di un incidente stradale può eccedere gli importi coperti, ai sensi della normativa nazionale controversa, dall'assicurazione obbligatoria. Ciò premesso, si deve affermare che la normativa nazionale controversa nel procedimento principale pregiudica la garanzia, sancita dal diritto dell'UE, che la responsabilità

⁶³V., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2000, *Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Racc. pag. I-6711, punto 40, nonché ordinanza del 24 luglio 2003, *Messejana Viegas*, C-166/02, Racc. pag. I-7871, punto 20

civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, determinata secondo la normativa nazionale applicabile, sia coperta da un'assicurazione conforme alla prima, alla seconda e alla terza direttiva (v., in tal senso, sentenza Marques Almeida, cit., punto 38 e la giurisprudenza ivi citata). Da ciò ne deriva che si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che gli articoli 3, paragrafo 1, della prima direttiva e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva devono essere interpretati nel senso che essi ostano a disposizioni nazionali ai sensi delle quali l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre il risarcimento dei danni immateriali dovuto, secondo la normativa nazionale sulla responsabilità civile, per il decesso di un prossimo congiunto in un incidente stradale solo sino a concorrenza di un massimale inferiore agli importi fissati all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva.

La Corte della Seconda Sezione per questi motivi, suesposti conclude evidenziando i motivi della sua decisione:

a) gli articoli 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, devono essere interpretati nel senso che l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli deve coprire il risarcimento dei danni immateriali subiti dai congiunti di vittime decedute in un incidente stradale nei limiti in cui tale risarcimento sia previsto a titolo di responsabilità civile dell'assicurato dalla normativa nazionale applicabile alla controversia oggetto del procedimento principale.

b) Gli articoli 3, paragrafo 1, della direttiva 72/166 e 1, paragrafi 1 e 2, della seconda direttiva 84/5 devono essere interpretati nel senso che essi ostano a disposizioni nazionali ai sensi delle quali l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli copre il risarcimento dei danni immateriali dovuto, secondo la normativa nazionale sulla responsabilità civile, per il decesso di un prossimo congiunto in un incidente stradale solo sino a concorrenza di un massimale inferiore agli importi fissati all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 84/5.

5.8.9 Le Direttive Comunitarie non ostano a disposizioni nazionali ex art. 139 del Codice delle

Assicurazioni

Non viola il diritto comunitario vincolare il risarcimento del danno non patrimoniale a rigidi criteri predeterminati.

La direttive comunitarie non ostano a disposizioni nazionali, come l'art. 139 del Codice delle assicurazioni private, che stabilisce criteri per la quantificazione del risarcimento dovuto dall'assicurazione per i danni non patrimoniali subiti dalle vittime di incidenti automobilistici.

Lo afferma l'Avvocato Generale della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nelle sue conclusioni del 9 ottobre 2013 relative alla causa C-371/12.

La fattispecie al centro della controversia trae origine da un incidente stradale. Il ricorrente nella causa principale, ha avuto un incidente ed ha presentato ricorso al Tribunale per ottenere dalla società di assicurazione il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali riportati, a suo avviso, in conseguenza dell'incidente.

La società di assicurazione, tuttavia, in base ai criteri stabiliti nell'art. 139 del Codice delle assicurazioni private, gli ha versato, per tale tipo di danno, un risarcimento notevolmente inferiore a quanto richiesto. Il giudice in primo grado nutrendo dubbi in merito alla compatibilità dell'art. 139 del Codice delle assicurazioni private con il diritto dell'Unione, ha deciso di sospendere il procedimento e di domandare alla Corte di Giustizia, quale questione pregiudiziale, se una disposizione nazionale, che disciplina l'ammontare del risarcimento di danni non patrimoniali nel caso di sinistri stradali, sia compatibile con la normativa comunitaria sull'assicurazione degli autoveicoli.

Si rende necessario illustrare un quadro normativo per una migliore comprensione della fattispecie, a tale scopo risulta opportuno ricordare che l'art. 139 del Codice delle assicurazioni private dispone che il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità, derivanti da sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, è effettuato secondo dei criteri e delle misure rigidamente predeterminate e precisate dalla stessa disposizione, evidenziando che l'ammontare del danno biologico liquidato può essere aumentato dal giudice in misura non superiore ad un quinto, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato.

Nell'ambito comunitario giova rammentare che l'art. 3 della direttiva 72/166/CEE in tema di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli prevede che ogni Stato membro adotti tutte le misure necessarie affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. Inoltre, l'art. 1 della seconda direttiva 84/5/CEE sempre riguardante il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati

membri in materia di assicurazione dispone che l'assicurazione copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone. La terza direttiva nella stessa materia - direttiva 90/232/CEE afferma che l'assicurazione copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti dagli utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Le suddette direttive sono state poi, sostanzialmente, codificate nella direttiva 2009/103/CE.

Il diritto italiano nella giurisprudenza prevede la risarcibilità del danno non patrimoniale e il Tribunale nel sollevare la questione pregiudiziale ritiene che, specificando in base agli artt. 2043 e 2059 c.c., che i danni patrimoniali e non patrimoniali devono essere risarciti, in linea di principio, quando sorge la responsabilità extracontrattuale. In proposito, ricorda che la Corte costituzionale e più volte la Cassazione hanno affermato la nozione unitaria del «danno non patrimoniale», comprendente «ogni danno derivante da lesione di valori inerenti alla persona» (si veda, in merito, Corte Cost. 233/2003 e Cass. n. 8827 e 8828 del 2003).

Tuttavia, il giudice di prime cure sostiene che nella prassi i giudici italiani ritengono di regola il danno non patrimoniale, l'argomento verrà approfondito nei capitoli successivi, come composto da diversi sottotipi di danno:

- a) il «danno biologico» (lesione dell'integrità psico-fisica);
- b) il «danno morale» (sofferenza morale patita a causa della lesione);
- c) il «danno residuale» (spesso definito «danno esistenziale», una categoria nella quale rientrano i danni consistenti, principalmente, nella compromissione della capacità dell'individuo di godere pienamente dei diritti normalmente disponibili in una società libera). Pertanto, i giudici nazionali investiti di una causa concernente la responsabilità extracontrattuale non sarebbero vincolati da parametri normativi al momento di quantificare il risarcimento dovuto per danni non patrimoniali.

A parere del giudice italiano il Codice delle assicurazioni contrasta con le direttive comunitarie tuttavia, la responsabilità extracontrattuale derivante da sinistri stradali è disciplinata dal Codice delle assicurazioni private, avente carattere di legge speciale rispetto al codice civile. Si dubita, quindi, che il suddetto art. 139 del Codice delle assicurazioni private sia compatibile con l'obbligo di risarcimento del danno, sancito *dalla prima, dalla seconda e dalla terza direttiva*, in quanto pone, di fatto, tre importanti limitazioni alla facoltà del giudice nazionale di concedere un sufficiente risarcimento del danno per lesioni di lieve entità, derivanti da sinistri stradali. In primo luogo, i giudici nazionali sono obbligati a rispettare parametri specifici nel calcolare il risarcimento dei «danni biologici», diversamente da altri casi di responsabilità extracontrattuale. Inoltre, tale risarcimento può essere adeguato alle specifiche circostanze del caso solo in misura limitata. In terzo luogo, l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private non sembra consentire alcun

risarcimento per i «danni morali» subiti dalla parte lesa (anche se il giudice del rinvio spiega che il suo approccio all'interpretazione di detta disposizione non è condiviso da tutti i giudici italiani).

Uno Stato membro può fissare dei criteri per determinare il danno non patrimoniale e secondo l'Avvocato Generale il fatto che uno Stato membro, come l'Italia, decida di introdurre una normativa che fissa parametri vincolanti per la determinazione del danno non patrimoniale causato da sinistri stradali, non viola, di per sé, alcuna disposizione del diritto dell'Unione. Infatti, la prima, la seconda e la terza direttiva non impongono un determinato sistema di risarcimento. Peraltro, il principale vantaggio di lasciare interamente ai giudici nazionali la determinazione della portata del risarcimento dei danni risiede nel fatto che tali giudici possono tenere conto di tutte le circostanze e peculiarità di un caso. Il risarcimento dei danni riflette pertanto verosimilmente ciò che in un dato momento e in un dato luogo, viene riconosciuto come adeguato, sul piano del valore monetario, al danno sofferto dalla vittima. A detta dell'Avvocato generale, quindi, non spetta alla Corte di Giustizia esercitare un controllo sulle scelte strategiche operate dagli Stati membri in questo settore. Infatti, la Corte può solo assistere i giudici nazionali affinché questi possano valutare se, in concreto, i parametri stabiliti in disposizioni come l'articolo 139 del Codice delle assicurazioni private si risolvono in una limitazione sproporzionata del risarcimento dovuto alle vittime. Occorre, dunque, evidenziare come l'unico principio contenuto nel disposto della prima, della seconda, e della terza direttiva, sia quello della «sufficienza» del risarcimento. Infatti, il considerando 5 della seconda direttiva stabilisce che «gli importi a concorrenza dei quali l'assicurazione è obbligatoria devono consentire comunque di garantire alle vittime un indennizzo sufficiente, a prescindere dallo Stato membro nel quale il sinistro è avvenuto». Di conseguenza, l'adeguatezza di un risarcimento in un caso specifico può essere determinata solo con riferimento al valore specifico assegnato nell'ordinamento giuridico nazionale agli interessi lesi di un individuo. Pertanto, è difficile che la Corte valuti l'adeguatezza del risarcimento di danni non patrimoniali nel quadro dell'ordinamento giuridico di uno Stato membro. A maggior ragione quando, come nella causa in esame, il danno subito dalla vittima è stato cagionato da lesioni di lieve entità.

L'Avvocato Generale, quindi conclude affermando che una disposizione come l'art. 139 del Codice delle assicurazioni private, non ha come effetto di privare la prima, la seconda e la terza direttiva del loro effetto utile, negando alle vittime il diritto al risarcimento o limitando tale diritto in misura sproporzionata e quindi l'art. 139 del Codice delle assicurazioni non viola le direttive comunitarie.

In particolare, precisa che qualunque sia la corretta interpretazione della disposizione nazionale, le norme italiane pertinenti prevedono il risarcimento delle lesioni dell'integrità psico-fisica subite dalle persone vittime di incidenti, indipendente dal modo in cui tali lesioni possono

influire sulla capacità della persona interessata di generare reddito. Pertanto, l'unico vero problema è verificare se tale risarcimento possa o meno essere considerato «sufficiente», tuttavia, secondo l'Avvocato Generale l'art. 139 del Codice delle assicurazioni private stabilisca parametri che comportano un risarcimento insufficiente del danno non patrimoniale.

CAPITOLO 6

CENNI SULLA LIQUIDAZIONE DEL DANNO DA LESIONI, IN ITALIA

6.1 La competenza per valore del Giudice di Pace e del Tribunale

L'art. 7 codice di procedura civile, nella formulazione risultante dall'approvazione della L. n. 69/2009, testualmente recita: Il giudice di pace è competente per le cause relative a beni mobili di valore non superiore euro 5.000,00, quando dalla legge non sono attribuite alla competenza di altro giudice. Il giudice di pace è altresì competente per le cause di risarcimento del danno prodotto dalla circolazione di veicoli e di natanti, purché il valore della controversia non superi euro 20.000,00. [...].

Il successivo art. 8 sancisce la competenza residuale del Tribunale:

“Il Tribunale è competente per tutte le cause che non sono di competenza di altro Giudice”. Con riferimento alla composizione del Tribunale è opportuno evidenziare che il Tribunale giudica sempre in composizione monocratica salvo nei casi indicati dall'art. 50-bis cpc, che non comprendono i sinistri stradali, in cui la causa è sottoposta alla cognizione del Tribunale in composizione collegiale.

Il Giudice di Pace, al contrario, è sempre composto da un singolo Giudice. Un osservatore esterno che non conoscesse l'ordinamento italiano ben potrebbe non comprendere le sostanziali differenze determinate da tale riparto di competenza fra Autorità Giudiziarie Ordinarie in composizione unipersonale. A tal riguardo è opportuno rilevare, a prescindere dalle rilevanti divergenze circa il rito processuale vigente avanti i predetti organi che saranno affrontate nei successivi paragrafi, che:

- il Tribunale è composto da Giudici Togati ovvero soggetti che svolgono a tempo indeterminato la professione di Giudici alle dipendenze dello Stato Italiano, selezionati periodicamente mediante concorso pubblico bandito dal Ministero della Giustizia tra i cittadini laureati in giurisprudenza che abbiano altresì conseguito un apposito diploma presso le Scuole di Specializzazione di durata biennale.

- il Giudice di Pace è composto da Giudici Onorari, ovvero da personale esterno all'Ordinamento Giudiziario nominato dal Ministro della Giustizia a seguito di una selezione per titoli, bandita, a livello distrettuale, dal Presidente della Corte di Appello, tra i laureati in Giurisprudenza che abbiano conseguito l'abilitazione all'esercizio della professione forense (Avvocati) o che abbiano esercitato funzioni giudiziarie ovvero aver insegnato materie giuridiche presso università o ricoperto incarichi direttivi presso le Cancellerie, di età non inferiore agli anni trenta e non superiore ai settanta. Il Giudice di Pace è nominato per un periodo di quattro anni rinnovabile per un ulteriore quadriennio.

6.2 La cumulabilità dell'azione diretta e quella dell'articolo 2054 del codice civile

Come già ricordato l'art. 126, secondo comma, lett. b), Codice delle Assicurazioni private (identicamente al previgente art. 23 Legge 24 dicembre 1969, n. 990) sancisce che l'Ufficio Centrale Italiano "assume, nelle ipotesi di cui al comma 2, lettera b), comma 3, lettere b) e c), ed al comma 4 dell'articolo 125, ai fini del risarcimento dei danni cagionati dalla circolazione in Italia dei veicoli a motore e natanti, la qualità di domiciliatario dell'assicurato, del responsabile civile e della loro impresa di assicurazione". Sul punto, in *claris non fit interpretatio*, non sussistono margini interpretativi, pertanto qualora il danneggiato desideri esperire l'azione diretta dovrà convenire in giudizio sia il menzionato Ente consortile sia il proprietario del veicolo estero, provvedendo a richiedere la notificazione dell'atto introduttivo del giudizio unicamente presso la sede dell'U.C.I. scarl. Tuttavia, di sovente, accade che il danneggiato chieda all'organo Giudicante la condanna al risarcimento del danno, oltre che del bureau nazionale, anche del convenuto straniero con il vincolo della solidarietà. In questo caso si verifica un cumulo⁶⁴ fra due differenti azioni: quella diretta ai sensi dell'art. 144 D. Lgs. 7 settembre 2005 n. 209 e quella ex art. 2054 codice civile nei confronti del responsabile e/o proprietario del veicolo straniero (che ovviamente non soggiace al limite massimo di indennizzo ex lege, cfr capitolo due) con la immediata conseguenza che la notifica dell'atto introduttivo a questi ultimi non potrà essere effettuata presso la sede dell'Ente consortile ai sensi del Codice delle Assicurazioni Private ma dovrà essere richiesta ex art. 142 c.p.c.⁶⁵; tale orientamento da un lato non pregiudica i diritti del soggetto leso che può sempre esperire l'azione diretta senza essere costretto a sostenere gli oneri economici per una notifica all'estero (traduzione atto, rintraccio residenza...), dall'altro tutela il danneggiante che potrebbe subire le conseguenze di un comando giudiziale senza neppure aver preventivamente avuto contezza della pendenza del

⁶⁴ Cass. Civ., 9 maggio 2007, n. 10546

⁶⁵ Tribunale di Milano, 1 luglio 2010, n. 8719

giudizio.

Giova comunque citare un indirizzo unitario della giurisprudenza espressa di un Giudice di Pace di Milano, 23 aprile 2010, sentenza n. 10616 - Con atto di citazione A evocava in giudizio il conducente e proprietario stranieri presso l'UCI e l'UCI per ottenerne la condanna in via solidale al pagamento in proprio favore. La convenuta UCI ha, in limis, eccepito l'inesistenza della notificazione dell'atto introduttivo del giudizio nei confronti dei convenuti stranieri avendo l'attore inteso proporre sia l'azione diretta nei confronti dell'UCI che quella ex art. 2054 c.c. nei confronti del responsabile. La lettura dell'atto introduttivo impone di ritenere, in dissenso con quanto opinato dalla convenuta UCI, che l'attore altro non ha proposto che l'azione diretta nei confronti dell'UCI e dell'assicurato straniero litisconsorte necessario, sicché la notifica al litisconsorte straniero è stata validamente effettuata presso l'UCI.

6.3 La fase introduttiva del giudizio

Si è già avuto modo di evidenziare che l'Ufficio Centrale Italiano non può essere equiparato a un Istituto assicurativo ma, diversamente, deve essere qualificato come un rappresentante processuale della Compagnia straniera; circostanza che ha rilievi anche sotto il profilo procedurale. Difatti la parte lesa, nel radicare un giudizio contro il menzionato Ente consortile, deve osservare alcune particolari formalità che, se non rispettate, possono avere come conseguenza la definizione del processo con una pronuncia sul rito.

L'articolo 126 D.lgs. 209/2005 ("Codice delle Assicurazioni Private") al comma 3, dispone che: "Ai fini della proposizione dell'azione diretta di risarcimento nei confronti dell'Ufficio centrale italiano i termini di cui all'articolo 163-bis, primo comma, e 318, secondo comma, del codice di procedura civile sono aumentati del doppio, risultando perciò stabiliti in centottanta giorni per il giudizio di fronte al tribunale e in novanta giorni per il giudizio di fronte al giudice di pace dell'Ente, la suddetta norma anche in ragione della sua cronologica posteriorità rispetto all'art. 3 Legge n. 102 del 21 febbraio 2006 va ritenuta prevalente sull'art. 415 comma VI, codice di procedura civile. Vi è poi che l'estensione del rito del lavoro alle controversie in materia di sinistri stradali non muta l'oggetto della causa ma resta legato a doppio filo alla codificazione n. 209/2006. Si vuol dire che, proprio in ragione dell'oggetto è quella normativa a prevalere, vuoi per il criterio di specialità, vuoi per il criterio cronologico. Dal vizio eccepito relativo alla concessione dei termini a comparire discende la nullità della notifica. Essendosi, però, costituito l'Ufficio Centrale Italiano va applicato per analogia l'art. 164 comma tre codice di procedura civile e va fissata nuova udienza nel rispetto dei termini a comparire.

<i>Riferimenti normativi</i>
<p>Articolo 163 bis, primo comma, c.p.c.</p> <p>Tra il giorno della notificazione della citazione e quello dell'udienza di comparizione debbono intercorrere termini liberi non minori di novanta giorni se il luogo della notificazione si trova in Italia e di centocinquanta giorni se si trova all'estero.</p>
<i>Giurisprudenza Rilevante</i>
<p>"</p> <p>Indirizzo più garantista per l'UCI scarl Corte d'Appello di Milano, sezione terza civile, nella causa RG. N. 3935/2006, ordinanza 15 dicembre 2009 – La Corte, esaminati gli atti ed i documenti di causa, rilevato che nel caso di specie il termine di comparizione di cui all'art. 6, n. 2, n. 8 lettera b), e n. 9 della Legge 24 dicembre 1969 n. 990 in relazione all'art. 163 bis codice di procedura civile non è stato osservato dall'appellante nel citare l'Ufficio Centrale Italiano domiciliatario ex lege del proprietario straniero e della compagnia di assicurazione straniera, che essi non si sono costituiti, e che in base all'art. 291 codice di procedura civile va disposta la rinnovazione della notifica dell'appello a questi ultimi per la comparizione alla udienza del 14 dicembre 2010 ore 11,00 rispettando lo speciale termine citato, P.Q.M. ordina a parte appellante la rinnovazione della notifica dell'appello , rispettando lo speciale termine, attualmente di (90x3=) 270 giorni liberi, tenendo altresì conto della sospensione feriale.</p> <p>Indirizzo costituzionalmente orientato</p> <p>Tribunale di Milano, Sezione undicesima, RG. n. 50208/2006, ordinanza 6 ottobre 2008 - Il Giudice, visto l'art. 126 D. Lgs n. 209/2005 che per la proponibilità della domanda contro l'Ufficio Centrale Italiano assegna un termine a comparire di centottanta giorni, fissa nuova udienza. Tribunale di Varese, RG n. 5166/2008, ordinanza 11 dicembre 2009 - Il Giudice, ascoltate le parti, osserva che ai sensi dell'art. 126 D.Lgs n. 209/2005, ai fini della proposizione dell'azione diretta di risarcimento nei confronti dell'Ufficio Centrale Italiano i termini di cui all'art. 163 bis primo comma e 318 secondo comma del codice di procedura civile sono aumentati del doppio, risultando perciò stabiliti in centottanta giorni per il giudizio avanti al Tribunale ein novanta avanti al Giudice di Pace, attesa la ragione giustificativa dei suddetti termini e cioè di offrire uno spazio temporale di difesa maggiore per la peculiarità</p>

6.4 Il Danno biologico

E' il danno derivante dalla lesione fisica o psichica, ovvero da una compromissione della salute della persona, può essere liquidato mediante valutazioni empiriche, mediante sistemi tabellari, ed ha una funzione riparatoria-compensativa del pregiudizio subito e del depauperamento del patrimonio personale del soggetto leso. In particolare il danno biologico è così definito dal comma 2° dell'art. 139 Codice Assicurazioni⁶⁶: “per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all'integrità psico-fisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito.”

⁶⁶ D.Lgs. 209/2005

Con riferimento ai criteri di liquidazione della voce di danno in commento è necessario effettuare una distinzione tra il danno biologico di lieve entità ovvero contenuto entro i nove punti percentuali e quello stimato in misura superiore. Con riguardo al danno biologico di entità lieve l'art. 139 Codice delle Assicurazioni prevede che lo stesso sia risarcito mediante riconoscimento degli importi indicati in una tabella approvata con deliberazione del Consiglio dei Ministri:

Art. 139⁶⁷: Il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità, derivanti da sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, è effettuato secondo i criteri e le misure seguenti:

a) a titolo di danno biologico permanente, è liquidato per i postumi da lesioni pari o inferiori al nove per cento un importo crescente in misura più che proporzionale in relazione ad ogni punto percentuale di invalidità; tale importo è calcolato in base all'applicazione a ciascun punto percentuale di invalidità del relativo coefficiente secondo la correlazione esposta nel comma 6. L'importo così determinato si riduce con il crescere dell'età del soggetto in ragione dello zero virgola cinque per cento per ogni anno di età a partire dall'undicesimo anno di età. Il valore del primo punto è pari ad euro 783,33;

b) a titolo di danno biologico temporaneo, è liquidato un importo di euro 45,70 per ogni giorno di inabilità assoluta; in caso di inabilità temporanea inferiore al cento per cento, la liquidazione avviene in misura corrispondente alla percentuale di inabilità riconosciuta per ciascun giorno.

Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con il Ministro della giustizia e con il Ministro delle attività produttive, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella delle menomazioni alla integrità psicofisica comprese tra uno e nove punti di invalidità.

Gli importi indicati nel comma 1 sono aggiornati annualmente con decreto del Ministro delle attività produttive, in misura corrispondente alla variazione dell'indice nazionale. L'importo definito secondo i summenzionati criteri sanciti dal Legislatore, fatto salvo l'aggiornamento annuale, è inoltre personalizzabile ad opera del Giudice nella misura massima del 20%:

L'ammontare del danno biologico liquidato ai sensi del comma 1 può essere aumentato dal giudice in misura non superiore ad un quinto, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato. Si trascrive di seguito uno stralcio della tabella inerente le lesioni di lieve entità, come aggiornata mediante Decreto Ministeriale del 15/06/2012 al fine di fornire una rappresentazione degli importi di riferimento ai fini della liquidazione del danno biologico.

⁶⁷ Danno biologico per lesioni di lieve entità

Resta da esaminare la novella legislativa di cui al testo pubblicato in Gazzetta Ufficiale (GU n. 71 del 24-3-2012 - Suppl. Ordinario n. 53) ove si legge che all'art. 32 del decreto legge, convertito mediante la L. 27/2010, dopo il comma tre sono stati aggiunti i seguenti periodi di testo identificati come 3 ter e 3 quater:

3-ter. "Al comma 2 dell'articolo 139 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: "In ogni caso, le lesioni di lieve entità', che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non potranno dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente";

3-quater. "Il danno alla persona per lesioni di lieve entità di cui all'articolo 139 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e' risarcito solo a seguito di riscontro medico legale da cui risulti visivamente o strumentalmente accertata l'esistenza della lesione."

Dopo ampio dibattito, è prevalsa l'opinione che le nuove norme, alla luce della loro ratio e delle finalità perseguite dal legislatore, vadano intese in modo uniforme (e dunque senza differenze tra l'ipotesi del comma 3 ter e quella del comma 3 quater), e che l'interpretazione più plausibile sia la seguente: la nuova legge esige che il danno alla salute di modesta entità sia accertato e valutato dal medico legale e dal giudice secondo criteri di assoluta e rigorosa scientificità, senza che sia possibile in alcun modo fondare l'affermazione dell'esistenza del danno in esame sulle sole dichiarazioni della vittima, ovvero su supposizioni, illazioni, suggestioni, ipotesi.

Con riferimento ai danni di entità non lieve, con auspicabile chiarezza e nell'ottica di una maggiore certezza del diritto tanto per i danneggiati quanto per le Compagnie di assicurazione, il Legislatore ha previsto la redazione di una ulteriore tabella, ai sensi dell'art. 138 Cod. Ass.:

Art. 138.(Danno biologico per lesioni di non lieve entità)

Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle attività produttive, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro della giustizia, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella unica su tutto il territorio della Repubblica:

- a) delle menomazioni alla integrità psicofisica comprese tra dieci e cento punti;
- b) del valore pecuniario da attribuire ad ogni singolo punto di invalidità comprensiva dei coefficienti di variazione corrispondenti all'età del soggetto leso.

Orbene tale condivisibile slancio del Legislatore verso l'individuazione di criteri uniformi di liquidazione del danno biologico si è, purtroppo, istantaneamente assopito non avendo lo stesso, per oltre 6 anni, provveduto alla redazione della tabella stessa.

Ciò ha lasciato spazio alla giurisprudenza di merito per l'individuazione di criteri di

liquidazione del danno da macro-lesione fra loro divergenti sul territorio nazionale.

Tale immobilismo era stato messo in discussione da un'iniziativa governativa nell'agosto 2011 che aveva portato alla predisposizione di uno schema di tabella che è stata sottoposta al parere del Consiglio di Stato il quale con pronunzia n. 4209/2011 ha evidenziato che la predisposizione della tabella è errata in quanto difforme da quanto previsto dal D.Lgs. n. 209/2005 (art. 139, comma 6), dato che la curva attuariale impostata "non sembra rispondere a quanto stabilito dall'art. 138, comma 2, lett. c) del d.lgs. n. 209/2005" con cui il legislatore ha disposto che la tabella unica nazionale venisse redatta secondo determinati criteri, tra cui quello in forza del quale l'incidenza della menomazione sugli aspetti dinamico- relazionali della vita del danneggiato cresca in modo più che proporzionale rispetto all'aumento percentuale assegnato ai postumi.

Il Consiglio di Stato ha, quindi, sostanzialmente bocciato le tabelle predisposte dal Governo ed a tale parere giuridico si è affiancato un giudizio politico di identico segno. Infatti la Camera dei deputati nella seduta 24 ottobre 2011, n. 540 ha approvato una mozione che "impegna il Governo a ritirare il provvedimento, ingiustificato e lesivo dei diritti dei danneggiati, e a predisporre, in tempi rapidi, un nuovo decreto teso a determinare valori medi di risarcimento del danno biologico per le lesioni di non lieve entità che prendano a riferimento quelli delle tabelle elaborate dal Tribunale di Milano".

6.5 Le Tabelle del Tribunale di Milano

L'Osservatorio per la Giustizia Civile di Milano (un gruppo di avvocati, magistrati, dirigenti e personale di cancelleria, attivo a Milano costituitosi fin dai primi anni '90, che ha portato avanti iniziative volte alla ricognizione ed alla discussione di prassi organizzative e interpretative, tendenti alla razionalizzazione ed alla accelerazione dei tempi dei processi civili ha elaborato) ha elaborato un criterio di ristoro del danno non patrimoniale basato su una Tabella recante i seguenti valori:- valori "standard" di liquidazione del danno biologico parametrati alla gravità della lesione all'integrità psico-fisica del soggetto leso ed alla sua età;- liquidazione del danno morale in misura percentuale tra 1/4 e 1/2 del danno biologico;- possibilità di personalizzazione, contenuta in una misura massima del 30% degli importi riconosciuti a titolo di ristoro del danno biologico, legata a particolari condizioni soggettive del danneggiato. Tale criterio è stato modificato nel 2009 a seguito del mutamento di indirizzo intervenuto nella giurisprudenza di legittimità che, mediante le quattro sentenze contestuali (nn. 26972, 26973, 26974 e 26975 in data 11 novembre 2008), ha sancito l'unitarietà della categoria del danno non patrimoniale non più divisibile in sottocategorie.

L'osservatorio ha, quindi, provveduto all'elaborazione di nuove tabelle che, recependo il revirement della Suprema Corte, prevedono la liquidazione congiunta delle seguenti voci di danno precedentemente riconosciute in via autonoma: danno biologico standard, personalizzazione - per particolari condizioni soggettive - del danno biologico, danno morale.

Ciò ha portato all'individuazione di: valori monetari medi, corrispondenti al caso di incidenza della lesione in termini "standardizzabili" in quanto frequentemente ricorrenti (sia in quanto agli aspetti anatomico-funzionali, sia in quanto agli aspetti relazionali, sia quanto agli aspetti di sofferenza soggettiva);- una percentuale di aumento dei predetti valori medi da utilizzarsi, onde consentire una adeguata personalizzazione complessiva della liquidazione, laddove il caso concreto presenti peculiarità che vengano allegate e provate (anche in via presuntiva) dal danneggiato, con riguardo sia agli aspetti anatomico- funzionali e relazionali, sia agli aspetti di sofferenza soggettiva. Il nuovo valore "medio" per il risarcimento del danno non patrimoniale, quindi, è stato calcolato partendo dal punto di danno biologico delle tabelle precedenti aumentato di una percentuale inerente la sofferenza soggettiva (ex danno morale ante sentenze 2008). Tali tabelle prevedono, altresì, una fascia di valori di liquidazione del danno da perdita del rapporto parentale conseguente alla morte di un congiunto che consente di tenere in adeguata considerazione le specificità del caso concreto (sopravvivenza di altri parenti, rapporto di convivenza con questi ultimi, intensità del legame affettivo con gli stessi e con la vittima).

La Suprema Corte così efficacemente sintetizza la situazione venutasi a determinare, a causa del vuoto legislativo e della "creatività" dei giudici di merito: Taluni uffici giudiziari si avvalgono, infatti, del criterio equitativo puro, altri liquidano il danno in esame col sistema "a punto", prevalentemente ricavato dalla media delle precedenti decisioni pronunciate in materia; alcuni liquidano unitariamente il danno non patrimoniale ed altri distinguono più voci; taluni propongono un tetto massimo ed uno minimo alla personalizzazione del risarcimento, altri non lo danno. Pure sul piano dei valori tabellari di punto si registrano divergenze assai accentuate, che di fatto danno luogo ad una giurisprudenza per zone, difficilmente compatibile con l'idea stessa di equità nel senso che sarà appresso chiarito: accade, ad esempio, che ad un giovane macroleso invalido dell'80% si possa riconoscere, in base alle diverse tabelle in uso ed indipendentemente dalla personalizzazione, un risarcimento che oscilla tra i 430.000 ed i 700.000 euro; per la morte di un figlio la forbice possa variare da 30.000 a 300.000 euro; che alcuni tribunali attribuiscano maggior peso alla morte di un figlio rispetto a quella della moglie e che altri facciano il contrario.

Si tratta di un fenomeno che, incidendo sui fondamentali diritti della persona, vulnera

elementari principi di eguaglianza, mina la fiducia dei cittadini nell'amministrazione della giustizia, lede la certezza del diritto, affida in larga misura al caso l'entità dell'aspettativa risarcitoria, ostacola le conciliazioni e le composizioni transattive in sede stragiudiziale, alimenta per converso le liti, non di rado fomentando domande pretestuose (anche in seguito a scelte mirate (cosiddetto “forum shopping”) o resistenze strumentali

Poiché l'equità va intesa anche come parità di trattamento, la liquidazione del danno non patrimoniale alla persona da lesione dell'integrità psico-fisica presuppone l'adozione da parte di tutti i giudici di merito di parametri di valutazione uniformi che, in difetto di previsioni normative (come l'art. 139 del codice delle assicurazioni private, per le lesioni di lieve entità conseguenti alla sola circolazione dei veicoli a motore e dei natanti), vanno individuati in quelli tabellari elaborati presso il tribunale di Milano, da modularsi a seconda delle circostanze del caso concreto". (Cass. sent. num. 12408/11).

In tema di risarcimento del danno non patrimoniale, accanto al danno biologico è necessario risarcire in maniera adeguata anche i pregiudizi ulteriori. E' quanto emerge dalla sentenza 16 novembre 2011, n. 24016 della Terza Sezione Civile della Corte di Cassazione.

6.6 Il danno da riduzione della capacità lavorativa generica

Il danno conseguente alla riduzione della capacità lavorativa generica, ovverosia la riduzione della potenziale attitudine allo svolgimento di una qualsivoglia attività lavorativa cagionata a carico del danneggiato è risarcibile nell'ambito del danno biologico.

Sul punto appare opportuno, in primo luogo, evidenziare che, in caso di illecito lesivo della integrità psicofisica della persona, la riduzione della capacità lavorativa generica è legittimamente risarcibile come danno biologico - nel quale si ricomprendono tutti gli effetti negativi del fatto lesivo che incidono sul bene della salute in sé considerato - con la conseguenza che la anzidetta voce di danno non può formare oggetto di autonomo risarcimento come danno patrimoniale, che andrà, invece, autonomamente liquidato qualora alla detta riduzione della capacità lavorativa generica si associ una riduzione della capacità lavorativa specifica, che, a sua volta, dia luogo ad una riduzione della capacità di guadagno (cfr. Cass. civ., sez. III, 27 gennaio 2011, n. 1879; Cass. civ., sez. III, 1 dicembre 2009, n. 25289).

6.7 Il danno da riduzione della capacità lavorativa specifica

La riduzione della capacità lavorativa specifica consiste nella contrazione attuale o potenziale

dei redditi del danneggiato a causa delle lesioni patite. Il Codice delle Assicurazioni detta le seguenti prescrizioni in merito alla liquidazione di tale voce di danno:

Art. 137. Danno patrimoniale

Nel caso di danno alla persona, quando agli effetti del risarcimento si debba considerare l'incidenza dell'inabilità temporanea o dell'invalidità permanente su un reddito di lavoro comunque qualificabile, tale reddito si determina, per il lavoro dipendente, sulla base del reddito di lavoro, maggiorato dei redditi esenti e al lordo delle detrazioni e delle ritenute di legge, che risulta il più elevato tra quelli degli ultimi tre anni e, per il lavoro autonomo, sulla base del reddito netto che risulta il più elevato tra quelli dichiarati dal danneggiato ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche negli ultimi tre anni ovvero, nei casi previsti dalla legge, dall'apposita certificazione rilasciata dal datore di lavoro ai sensi delle norme di legge.

2. E' in ogni caso ammessa la prova contraria, ma, quando dalla stessa risulti che il reddito sia superiore di oltre un quinto rispetto a quello risultante dagli atti indicati nel comma 1, il giudice ne fa segnalazione al competente ufficio dell'Agenzia delle entrate. [...]. In caso di inapplicabilità del criterio generale di cui al 1° comma del summenzionato articolo, ad esempio per assenza di reddito, è previsto un criterio residuale:

3. In tutti gli altri casi il reddito che occorre considerare ai fini del risarcimento non può essere inferiore a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale.

Terza Sezione Civile della Corte di Cassazione nella sentenza 11 novembre 2011, n. 23573. Anche la casalinga ha diritto alla liquidazione del danno patrimoniale.

Anche il lavoro domestico è suscettibile di valutazione economica, per cui alla casalinga che subisce un infortunio stradale deve essere risarcito non solo il danno biologico, ma anche quello patrimoniale purché dimostri il concreto pregiudizio alla sua capacità lavorativa.

In assenza di tale prova, infatti, non potrà essere liquidato il risarcimento del danno patrimoniale. Così ha disposto la Terza Sezione Civile della Corte di Cassazione nella sentenza 11 novembre 2011, n. 23573.

Terza Sezione Civile della Corte di Cassazione, sentenza 30 novembre 2011, n. 25571. Anche lo studente privo di attività lavorativa ha diritto al risarcimento del danno da ridotta capacità lavorativa.

Anche lo studente che si trovi privo di un'attività lavorativa ha diritto al risarcimento del danno da ridotta capacità lavorativa. E' quanto ha stabilito la Terza Sezione Civile della Corte di Cassazione, con la sentenza 30 novembre 2011, n. 25571.

Il caso vedeva un soggetto rimanere coinvolto in un incidente stradale quando ancora era un

minorenne. All'epoca del giudizio di primo grado, ben nove anni dopo l'evento dannoso, quando veniva disposta la consulenza d'ufficio, la vittima frequentava ancora l'università ed era priva di una propria attività lavorativa produttiva di reddito. Mentre i giudici di primo grado accordavano il risarcimento dei danni da ridotta capacità lavorativa, la Corte d'Appello negava tale risarcibilità, sul presupposto che la donna, non svolgendo alcuna attività lavorativa, non poteva essere titolare di un diritto al risarcimento che tale attività, necessariamente, presupponeva essere sussistente.

Premesso che la prova del danno grava sul soggetto che chiede il risarcimento, potendo essere anche presuntiva, purché sia certa la riduzione della capacità di guadagno, la Suprema Corte sottolinea che, ove occorra valutare il lucro cessante di un minore menomato permanentemente, la liquidazione del risarcimento del danno va svolta sulla previsione della sua futura attività lavorativa, in base agli studi compiuti o che si stanno portando a termine.

Il diritto vivente suole distinguere la capacità lavorativa generica, intesa quale potenziale attitudine all'attività lavorativa da parte di un soggetto che non svolge e non è in procinto di svolgere attività produttive di reddito, da quella specifica

6.8 Danno patrimoniale la ridotta capacità lavorativa di uno studente: risarcibilità

Per converso la perdita della capacità lavorativa specifica, secondo il costante orientamento della Corte di Cassazione, necessita di un'autonoma liquidazione rispetto al danno biologico (Cass. Civ., 18 aprile 2003, n. 6291, in Arch. giur. circ. sin. str., 2003, 948).

La menomazione della capacità lavorativa specifica, configurando un pregiudizio patrimoniale, deve essere ricondotta nell'ambito del danno. Il Ctù ha riscontrato postumi permanenti nella misura del 27-28% evidenziando che in considerazione dell'importante quadro residuo a carico dell'articolazione del ginocchio sinistro, si ritiene che vi sia una riduzione della capacità lavorativa specifica nella misura del 20%. Secondo la costante giurisprudenza il danno da lucro cessante deve essere accertato in concreto ed è a carico del danneggiato, in osservanza delle regole dell'onere probatorio, fornire la prova che dalla riduzione della capacità lavorativa sia derivata una riduzione della capacità di guadagno. In questo caso il danneggiato lamenta di essere andato anticipatamente in pensione ed il giudice ha considerato che nelle dichiarazioni dei redditi considerati ultimi tre anni riconoscendo minore entrate pari al 20% e quindi in misura analoga alla percentuale di danno individuata così liquidando il relativo danno. (Tribunale di Vigevano sentenza n. 85/08)

Il Ctù ha accertato una incidenza menomativa sulla capacità lavorativa specifica di dirigente d'azienda pari al 10%, poichè non vengono esplicitate le ragioni di tale specifica menomazione e

peraltro l'attore non ha dimostrato alcuna perdita di reddito da lavoro successivamente al sinistro, il Tribunale ritiene di riconoscere in via equitativa per la perdita della capacità lavorativa la somma attualizzata di € 50.000,00 in relazione alla maggiore gravosità dell'impegno lavorativo in presenza degli accertati postumi. (Tribunale Milano, 1472/12, Sezione Quinta, est Migliaccio)

6.9 La cenestesi lavorativa

La lesione che cagioni un maggior affaticamento ovvero un più lento recupero delle energie, oppure la necessità di un maggior impiego di energia fisica per svolgere un dato incombenza da parte del danneggiato dà luogo al danno da lesione della cenestesi lavorativa.

La maggiore usura costituisce di un'ipotesi di lesione della salute (danno biologico), la quale non può dare origine ad un autonomo risarcimento, ma deve essere valutata come una soltanto delle molteplici componenti di quella valutazione complessa che è la valutazione del danno alla salute.

Nella prassi si ricorre all'appesantimento del corrispondente punto di danno non patrimoniale.

6.10 Il danno morale soggettivo

E' il danno che trae origine dal dolore provocato dal fatto dannoso concretandosi in un danno transeunte di natura esclusivamente psicologica ed assolve ad una chiara funzione sanzionatoria, deve essere quantificato in via equitativa tenuto conto della gravità dell'offesa.

Con riguardo alla presente voce di danno la giurisprudenza è, ancora nell'attualità profondamente divisa, nonostante l'intervento delle Sezioni Unite della Suprema Corte, con quattro contestuali sentenze di contenuto identico (nn. 26972, 26973, 26974 e 26975 in data 11 novembre 2008) abbia sancito l'unicità della categoria del danno non patrimoniale.

Le Sezioni Unite della Suprema Corte, mediante le quattro contestuali sentenze già citate (nn. 26972, 26973, 26974 e 26975 in data 11 novembre 2008) hanno affermato (Cass. Civ., Sez. Un., 11 novembre 2008, n. 26972) che "il danno non patrimoniale di cui all'art. 2059 c.c., identificandosi con il danno determinato dalla lesione di interessi inerenti la persona non connotati da rilevanza economica, costituisce categoria unitaria non suscettiva di suddivisione in sottocategorie".

Tuttavia, deve precisarsi che nell'applicazione pratica, i principi enunciati dalle Sezioni Unite vengono, per converso, sistematicamente più disattesi sia dalle decisioni dei Tribunali e dei Giudici di Pace sia dalla stessa Suprema Corte: -Nulla quanto al danno morale trattandosi di micropermanente (Giudice di Pace di Milano, sent. 7747 del 27/7/11).

- "...l'attore, nell'occasione, ha riportato [...] postumi permanenti quantificabili in un danno

biologico del 2,5%. Su tali basi si ritiene equo quantificare il danno fisico patito dall'attore all'epoca cinquantatrenne, sulla base delle tabelle con gli importi rivalutati al 17/6/11, nella misura complessiva di € 3.266,50 (di cui € 1.717,00 per il danno biologico, € 830,25 per l'inabilità temporanea parziale, € 429,25 per danno morale [...])” (Giudice di Pace di Milano, sent. num. 8198 del 16/9/2011);

Ciò posto, nella fattispecie, tenuto conto delle sofferenze patite dalla parte, che attengono al pregiudizio fisico sofferto dalla vittima e alla afflittività dei danni subiti (che si concretizza nell'effettiva diminuzione della capacità psico-fisica determinata dal trauma e dalle sofferenze della quale deve essere data, si ripete, prova rigorosa) deve ritenersi, che non può riconoscersi un danno morale derivante da micropermanenti e ciò per la esiguità dell'afflittività dei danni subiti (1,5%) (Giudice di Pace sent. num. 8687 del 5/12/2011).

“Si fanno proprie le argomentazioni e le conclusioni alle quali è pervenuto il CTU con metodo corretto e immune da vizi logici o di altra natura. Pertanto, tenuto conto dell'età dell'infortunato che, al momento dell'incidente, aveva 67 anni, in applicazione dei criteri valutativi del Decreto Ministero Sviluppo Economico del 24 giugno 2008, al ricorrente W.N. vanno liquidati per [...] danno biologico 4,5% € 3.168,73; danno morale € 1.584,36 (ricorrono i presupposti legali di cui agli art. 2059 c.c. e 185 c.p.)” (Giudice di Pace sent. num. 25555 del 5/11/09).

6.11 Il danno esistenziale

E' il pregiudizio di natura oggettivamente accertabile (e non meramente emotivo od interiore) provocato con riferimento al “fare arduo” del soggetto, che alteri le sue abitudini e gli assetti relazionali propri, inducendolo a scelte di vita diverse quanto all'espressione e realizzazione della sua personalità nel mondo esterno ossia sul piano delle relazioni sociali e mondane, con conseguente lesione di valori della persona costituzionalmente garantiti (Trib. Modena, sez. I, 11/09/2007 n. 1525).

Nella determinazione del danno non patrimoniale da liquidarsi alla vittima di un incidente stradale non è sufficiente la mera applicazione delle tabelle statistiche (quali, ad esempio, le tabelle elaborate dal Tribunale di Milano) ma è necessaria la personalizzazione nella quantificazione del risarcimento, avuto conto della particolarità del caso concreto e della reale entità del danno.

In definitiva – rammenta la Corte - la materia del risarcimento del danno deve considerarsi governata dal principio costituzionale di effettività della tutela risarcitoria alla cui stregua il risarcimento del danno biologico e di quello morale non può essere irrisoria o simbolica (Cassazione civile, sez. III, 6 giugno 2008, n. 15029).

6.12 Il danno tanatologico

Consiste nella sofferenza patita dal defunto a causa di lesioni fisiche alle quali è seguita dopo breve tempo la morte, danno chiamato anche da uccisione o perdita della vita. In giurisprudenza, tuttavia, vi è stato e tutt'ora è rinvenibile il contrasto determinato se il danno tanatologico possa essere liquidato a seguito di un danno cagionato dalla morte che segua le lesioni immediatamente o dopo un lasso di tempo irrisorio, sussiste un importante contrasto in giurisprudenza.

Secondo un primo orientamento, restrittivo, posto che la morte attiene al bene giuridico della vita, come tale diverso quello della salute (in quanto la perdita della vita non costituisce la massima lesione possibile del diritto alla salute), il danno tanatologico non può rientrare nella nozione di danno biologico (Cass., Sez. Lav., 27 maggio 2009, n. 12326).

Per contro, altra impostazione ritiene che il danno da morte immediata deve essere ricondotto nella dimensione dei danni morali e concorre alla liquidazione degli stessi da configurare in modo unitario ed onnicomprensivo, procedendosi alla personalizzazione della somma complessiva che tenga conto, perciò, anche della suddetta voce di danno, sempre che vi sia stata una specifica e motivata richiesta da parte dei danneggiati. Una sofferenza psichica caratterizzata da massima intensità ancorché di durata contenuta, deve quindi essere risarcita come danno morale, non essendo suscettibile di degenerare in patologia e dare luogo ad un danno biologico in ragione del limitato intervallo di tempo tra lesione e morte (Cass., Sez. III, 8 aprile 2010, n. 8360 e Cass., Sez. III, 13 gennaio 2010, n. 458).

In sintesi, quindi, secondo il predetto orientamento, la somma liquidata a ristoro dei danni morali in favore dei parenti della vittima deve comprendere sia l'importo dovuto iure hereditario per le gravi sofferenze patite dalla vittima prima della morte, sia i danni morali subiti iure proprio dai superstiti, a causa della perdita del rapporto parentale.

A tale proposito, la Corte di Cassazione, con la sentenza 8 aprile 2010, n. 8360, ha riconosciuto in capo ai parenti della vittima di un incidente il diritto al risarcimento "a titolo ereditario" del c.d. danno tanatologico, che consiste nella sofferenza patita dal defunto a causa di lesioni fisiche alle quali è seguita dopo breve tempo la morte, danno chiamato anche da uccisione o perdita della vita.

La suddetta sentenza ha affrontato il caso in cui la morte della vittima non è stata immediata, ma è sopraggiunta dopo circa mezz'ora. Altra giurisprudenza, in una prospettiva non dissimile da quella da ultimo citata, ritiene configurabile il risarcimento dei danni non patrimoniali in capo agli eredi della vittima solamente nel caso in cui l'evento letale intervenga dopo un apprezzabile lasso di tempo dalle lesioni subite, essendovi, in tal caso, una effettiva compromissione dell'integrità

psicofisica del soggetto che si protrae per la durata della vita (Cass., Sez. III, 17 gennaio 2008, n. 870 e Cass., Sez. III, 8 gennaio 2010, n. 79).

La Suprema Corte ritiene un periodo di sei giorni, rispondente a tale requisito e, pertanto, idoneo a radicare la pretesa risarcitoria. Ciò che viene in rilievo in questo caso è la situazione di prostrazione psichica in cui la donna si era ritrovata, consapevole di andare incontro ineluttabilmente alla morte: il giudice del rinvio sarà, quindi, chiamato a valutare l'ammontare del suddetto danno non patrimoniale riconoscibile iure hereditatis ai parenti della defunta (Cass. sez. III civ. sent. n. 4229 del 16 marzo 2012).

Dopo la sentenza n. 6754/11, la terza Sezione della Cassazione torna ad affrontare il problema del risarcimento del danno spettante ai congiunti per il caso di morte a seguito di lesione mediante la sentenza num. 10107/11. Il caso è quello di lesioni che, dopo una degenza ininterrotta di 21 giorni, provocavano la morte.

Con riguardo alla liquidazione del danno tanatologico si evidenzia che il calcolo del danno da perdita parentale si basa su un sistema a punti elaborato dal Tribunale di Roma, aggiornato ai valori diffusi per il 2012, per cui il corrispettivo economico del danno è determinato mediante l'attribuzione di un punteggio numerico da moltiplicarsi per una somma di denaro che costituisce il valore ideale del singolo punto di danno non patrimoniale.

Il punteggio numerico è determinato in relazione ai seguenti parametri: a) Rapporto di parentela tra vittima e superstite, dovendosi presumere che il danno è tanto maggiore quanto più stretto è il rapporto; b) Età del superstite, dovendosi ritenere tanto maggiore il danno quanto minore è la sua età; c) Età della vittima, dovendosi ritenere tanto minore il danno quanto maggiore è l'età della vittima al momento del fatto; d) Convivenza tra la vittima ed il superstite, dovendosi presumere che il danno sarà tanto maggiore quanto più costante è stata la frequentazione; e) Composizione del nucleo familiare, per cui quanto minore è il numero dei congiunti superstiti tanto maggiore è il danno patito. Il sistema di calcolo tiene altresì inoltre conto di ulteriori parametri al fine di calibrare il risarcimento in relazione alla situazione concreta. In particolare rilevano la convivenza tra la vittima ed il congiunto superstite, per cui in può derivare la riduzione fino ad 1/3 del punteggio complessivo, nonché il fatto che la vittima fosse l'unico familiare e/o l'unico convivente del sopravvissuto, circostanze che diversamente determinano una maggiorazione del punteggio.

6.13 Il danno da vacanza rovinata

La giurisprudenza ha individuato il diritto ad ottenere il risarcimento dei danni derivanti:

- dall'impossibilità di vivere un periodo di vacanza- o per una vacanza «rovinata» da imprevisti,
- oppure per difficoltà e ritardi. Varie interpretazioni e classificazioni sono state proposte per tale fattispecie di danno. Talvolta si è considerato un danno di origine per così dire «biologica» definito come emotional distresses, stress emotivo, la perdita della vacanza è stata considerata quale perdita di chance di godere di un periodo di svago e riposo, opportunità che potrebbe non ripresentarsi. Mentre alcuni interpreti hanno ricondotto la fattispecie del danno da «vacanza rovinata» nell'ambito del pregiudizio materiale, di natura essenzialmente biologica, derivante dalla lesione arrecata a un bene (la vacanza, appunto) non suscettibile di immediata valutazione economica, altri l'hanno ricompresa nell'ambito del pregiudizio non patrimoniale, pur riconoscendone la risarcibilità (App. Bologna, 18.02.2004).

Per esempio nel caso di un sinistro stradale avvenuto appena prima della partenza per le vacanze il Tribunale di Milano riconosce che le lesioni hanno prodotto una ridotta capacità di godere del periodo di riposo, danno risarcibile e risarcito nella misura equitativa di € 500. «Tale diminuita possibilità di godimento del riposo feriale (che può — volendo ricorrere a invero superflue classificazioni — farsi rientrare nella categoria del danno biologico da invalidità temporanea) deve nella fattispecie essere risarcita, secondo questo giudice, nella misura di euro 500,00 complessivi in moneta attuale» (Trib. Milano, 16.09.2005, n. 10090).

E sempre la Cassazione in sede penale ha confermato la possibilità di risarcire il danno morale da vacanza rovinata. «È legittima la condanna del giudice penale al risarcimento in via equitativa del danno morale cosiddetto “da vacanza rovinata” anche nel caso in cui il fatto causativo del danno abbia a verificarsi l'ultimo giorno della vacanza, in quanto quest'ultima deve ritenersi comunque rovinata non solo nella sua parte finale, ma anche come ricordo» (Cass. Pen., sez. III, 18.03.2010, n. 19523, CED Cass. pen., 2010, rv 247180).

CAPITOLO 7

LE QUESTIONI PROCESSUALI RILEVANTI NEI GIUDIZI CONTRO L'U.C.I.

7.1 I contrasti esistenti tra le prescrizioni della Legge, in particolare del Codice delle Assicurazioni e le decisioni giudiziali

Nonostante l'estrema chiarezza del dettato normativo la recentissima giurisprudenza del Tribunale di Milano disattende il principio informatore dell'art. 148 Codice Assicurazioni.

1. Per i sinistri con soli danni a cose, la richiesta di risarcimento, presentata secondo le modalità indicate nell'articolo 145, deve essere corredata dalla denuncia secondo il modulo di cui all'articolo 143 e recare l'indicazione del codice fiscale degli aventi diritto al risarcimento e del luogo, dei giorni e delle ore in cui le cose danneggiate sono disponibili per l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno. Entro sessanta giorni dalla ricezione di tale documentazione, l'impresa di assicurazione formula al danneggiato congrua offerta per il risarcimento ovvero comunica specificatamente i motivi per i quali non ritiene di fare offerta. Il termine di sessanta giorni è ridotto a trenta quando il modulo di denuncia sia stato sottoscritto dai conducenti coinvolti nel sinistro.

2. L'obbligo di proporre al danneggiato congrua offerta per il risarcimento del danno, ovvero di comunicare i motivi per cui non si ritiene di fare offerta, sussiste anche per i sinistri che abbiano causato lesioni personali o il decesso. La richiesta di risarcimento deve essere presentata dal danneggiato o dagli aventi diritto con le modalità indicate al comma 1. La richiesta deve contenere l'indicazione del codice fiscale degli aventi diritto al risarcimento e la descrizione delle circostanze nelle quali si è verificato il sinistro ed essere accompagnata, ai fini dell'accertamento e della valutazione del danno da parte dell'impresa, dai dati relativi all'età, all'attività del danneggiato, al suo reddito, all'entità delle lesioni subite, da attestazione medica comprovante l'avvenuta guarigione con o senza postumi permanenti, nonché dalla dichiarazione ai sensi dell'articolo 142, comma 2, o, in caso di decesso, dallo stato di famiglia della vittima.

Il caso in esame è definito in primo grado nel maggio 2012 dalla X sezione civile del Tribunale di Milano. Il Giudicante ha ritenuto di disattendere l'eccezione di improcedibilità, per violazione della predetta disposizione normativa, formulata dalla difesa dell'UCI, sui seguenti presupposti:

Il caso: “Quanto alla eccezione di improcedibilità sollevata dall'UCI con riferimento al problema dell'asserito mancato rispetto dello *spatium deliberandum*, la stessa deve ritenersi superata posto che risultano agli atti, prodotti dallo stesso Uci una serie di richieste risarcitorie formulate già a fine luglio 2007 inizi agosto e che in data 27/11/2007 la Avus Italia S.r.l., società di servizi delegata dall'Uci alla trattazione stragiudiziale del sinistro dava atto di aver ricevuto una serie di documenti, lamenta di non aver ricevuti altri; la complessa vicenda che ha interessato, anche successivamente, lo sviluppo della trattazione della causa rende evidente che la mancata formulazione di proposte risarcitorie da parte di Uci non deriva dalla incompletezza della documentazione, bensì dalla complessità della vicenda, determinata dalla pluralità di deceduti e dalla pluralità di soggetti danneggiati.

Del resto la finalità delle norme cui fa riferimento l'Uci è quella di incentivare la definizione stragiudiziale delle vertenze risarcitorie, non certo quella di far luogo a strumentali sentenze di improponibilità¹.”

Senza procedere ad un dettagliato esame della fattispecie in commento è opportuno rilevare che esaminando la documentazione richiamata dal Giudice, emerge che: a fronte di un sinistro avvenuto l'1/7/07, le prime richieste danni sono datate 24/7/07 e 7/8/07 (riferite ad un danno di rilevantissima entità verificatosi solamente l'1/7/07 con 5 morti e numerosi feriti) e secondo la legge la compagnia assicurativa una volta ricevuta la documentazione completa in caso di lesioni personali ha 90 giorni di tempo per formulare l'offerta risarcitoria quindi prendendo pure le date apposte sulle lettere la proponibilità dell'azione giudiziale sarebbe potuta avvenire dopo il 24/10/07.

Ma L'Avus Italia srl, delegata alla trattazione stragiudiziale dall'UCI, già l'8/8/07 interrompeva il termine ed informava controparte dell'impossibilità di poter formulare una offerta risarcitoria a motivo della carenza nelle messe in mora della documentazione richiesta dalla legge e di cui all'art. 148 comma 2 C.d.A. ed in particolare di:

- dati relativi all'attività lavorativa del danneggiato (nella messa in mora si richiedeva anche il danno patrimoniale);
- reddito del danneggiato comprovato da idonea documentazione fiscale;
- idonea documentazione medica attestante l'entità delle lesioni (nella messa in mora si richiedeva anche il danno biologico iure proprio e hereditatis);
- attestazione medica comprovante l'avvenuta guarigione con o senza postumi permanenti.

Tutti gli elementi richiesti dalla legge e dall'Uci, per tramite della società delegata, per essere messa in grado di formulare una offerta non sono mai stati trasmessi.

¹ Tribunale di Milano, sez. X, sentenza n. 5149/12 del 03/05/2012 Dott.ssa Ilarietti

Non erano presenti, si ribadisce, nelle lettere di messa in mora e successive e mai avrebbero potuto esserci (ad esempio certificato di avvenuta guarigione) per il semplice motivo che, ad esempio, alcuni danneggiati riportavano una inabilità temporanea di tale durata da risultare ancora in malattia al momento della notificazione all'Uci dell'atto introduttivo del giudizio!!

I danneggiati, quindi con il loro comportamento hanno impedito una possibile definizione stragiudiziale della controversia e l'instaurazione del giudizio è avvenuta in aperta violazione della disposizione di cui all'art. 148 CdA comma 2 posto che l'Uci non ha mai ricevuto da parte dei feriti un certificato di avvenuta guarigione o documentazione sui redditi.

Ad avviso del Giudicante, infatti, “[...] la finalità delle norme cui fa riferimento l'Uci è quella di incentivare la definizione stragiudiziale delle vertenze risarcitorie, non certo quella di far luogo a strumentali sentenze di improponibilità.”. L'art. 148 Cod. Ass. ad avviso del Tribunale di Milano si risolverebbe in un obbligo non sanzionato!

A parere di F. Pintucci, Sinistri stradali con veicolo straniero², troppe volte l'equivocità o meglio l'incompletezza della norma in punto di essenzialità o meno di determinanti requisiti già indicati dalla legge come necessari per la formulazione di una richiesta risarcitoria, da spunto alla magistratura per sostituirsi al Legislatore sancendo dei principi in diritto quasi che l'ordinamento giuridico italiano non fosse fondato su norme codicistiche bensì sul principio dello stare decisis su cui si basano gli ordinamenti Common Law.

7.2 La liquidazione del danno materiale, contrasti continui in giurisprudenza

Con riguardo al danno materiale si rileva, in primo luogo, la sussistenza di due filoni giurisprudenziali contrastanti circa la risarcibilità del cd. danno da fermo tecnico e la sua liquidabilità in via equitativa.

Secondo un primo filone interpretativo tale voce di danno ben può essere liquidata in via equitativa dal Giudice:

“è poi equo liquidare in favore di L.P.I. spa l'ulteriore somma di euro 20,00 (in moneta attuale) per un giorno di fermo tecnico, considerato il mancato utilizzo della vettura per la quale erano state anche pagate le relative tasse di circolazione e corrisposta l'assicurazione obbligatoria [...]”³; il cd. danno da “fermo tecnico” subito dal proprietario del veicolo ben può essere liquidato in via equitativa, indipendentemente da una prova specifica, in difetto di elementi di prova contraria. Ciò che conta è infatti che il danneggiato sia stato privato del veicolo per un certo tempo, anche a

² Giuffrè editore, 2011, Officina del diritto, cit.

³ Giudice di Pace di Milano sent. num. 100577 del 18/01/2012

prescindere dall'uso effettivo⁴;

Vi è poi un secondo ed antitetico filone interpretativo che nega la risarcibilità del cd. danno da fermo tecnico sulla base dei seguenti presupposti:

“Nulla può essere liquidato a titolo da “fermo tecnico” che non può essere considerato in re ipsa essendo necessaria una prova esplicita in tal senso non offerta nella fattispecie⁵.”;

la Corte di legittimità ha alimentato anche il presente orientamento di merito sancendo che: “E' da considerare che, contrariamente a quanto ritenuto dal ricorrente, il c.d. danno da fermo tecnico non può considerarsi sussistente in re ipsa, per il solo fatto che un veicolo sia stato inutilizzato dal proprietario per un certo lasso di tempo. Come ogni danno, anche quello da fermo tecnico deve essere provato. La prova deve concernere sia il dato della inutilizzabilità del veicolo in relazione ai giorni in cui esso è stato illegittimamente sottratto alla disponibilità del proprietario, sia il dato della necessità del proprietario di servirsi del mezzo, cosicché, dalla impossibilità della sua utilizzazione, egli abbia riportato un danno, perché, ad esempio, non abbia potuto svolgere una determinata attività lavorativa ovvero abbia dovuto fare ricorso a mezzi sostitutivi⁶⁸. L'esistenza di dette circostanze non appare neppure dedotta nel ricorso se non quanto all'attività lavorativa del ricorrente⁶⁹”.

Sussistono altresì contrasti in Giurisprudenza anche in relazione alla risarcibilità dell'Imposta sul valore aggiunto (IVA) a fronte della produzione in giudizio di un semplice preventivo di spesa.

“Poiché il risarcimento del danno si estende agli oneri accessori e consequenziali, se esso è liquidato in base alle spese da affrontare per riparare un veicolo, il risarcimento comprende anche l'IVA, pur se la riparazione non è ancora avvenuta - e a meno che il danneggiato, per l'attività svolta, abbia diritto al rimborso o alla detrazione dell'IVA versata - perché l'autoriparatore, per legge⁷⁰, deve addebitarla, a titolo di rivalsa, al committente⁷¹”. Un differente orientamento ritiene, al contrario, non risarcibile l'IVA in difetto di rigorosa prova dell'effettività dell'esborso:

“va precisato che si è esclusa l'iva in quanto non dovuta su lavori non eseguiti (è agli atti un solo preventivo e non una fattura)⁷²”.

“Non vengono liquidati l'I.V.A., in quanto non pagata dall'attore, non essendo il veicolo stato

⁴ Giudice di Pace di Milano, sent. num. 4314 del 9/3/11

⁵ Giudice di Pace di Milano sez. X Civile, sent. num. 76/2012 del 23/01/12, dott. ssa Mari

⁶⁸ v. Cass. 19 novembre 1999 n. 12820

⁶⁹ Cassazione 7 agosto 2011, n. 17135

⁷⁰ D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, art. 18

⁷¹ Cass. 14 ottobre 1997, n. 10023

⁷² Giudice di Pace di Milano, sent. n. 10616 del 23.04.2010

riparato, né, per la medesima ragione, il danno da fermo tecnico⁵”.

“Per finire l’IVA deve essere riconosciuta come parte integrante del risarcimento del danno da circolazione stradale, solo, però, nel caso di effettivo avvenuto esborso, documentato attraverso l’esibizione di fattura in originale e non sulla base della presentazione di un semplice preventivo di spesa⁶”.

Un orientamento della giurisprudenza, sia di legittimità che di merito, in materia di riparazioni antieconomiche ammette la possibilità, per il giudice di merito, di condannare al risarcimento del danno per equivalente ex art. 2058, comma 2, c.c. nei casi in cui quello richiesto in forma specifica potesse comportare costi di riparazione superiori al valore del veicolo ante sinistro.

Il risarcimento del danno per equivalente, infatti, si estrinseca nel ristoro del valore commerciale ante-sinistro dedotto l’eventuale valore residuo del veicolo incidentato, mentre la reintegrazione in forma specifica consiste nella domanda di una somma di denaro corrispondente alle spese necessarie per il ripristino, indipendentemente dall’antieconomicità della riparazione.

A tal riguardo, da un lato vi sono state pronunce che hanno negato risolutamente la risarcibilità del danno integrale qualora il costo delle singole riparazioni fosse superiore al valore del veicolo ante sinistro, Si veda, ad esempio, la decisione resa dal GdP di Milano, sent. n. 4138/2004, laddove il Giudice ha espressamente statuito che: “...il principio che trova applicazione è quello condiviso dalla prevalente giurisprudenza, secondo cui il debitore non può essere gravato di un risarcimento troppo gravoso rispetto a quello affermato dal principio sancito dall’art. 1227, comma II c.c. che giustifica l’esclusione, dal risarcimento spettante, delle somme sborsate in eccedenza rispetto al valore ante sinistro.”. Esistono pronunce anche in senso contrario, mediante cui i Giudici accolgono domande di risarcimento integrale del danno anche in caso di riparazioni antieconomiche, seppur con valutazioni da compiere caso per caso.

Questo Giudice ritiene, [...] che il riconoscimento in forma specifica rappresenti senza dubbio un accertato molto più valido ed ampio, tenuto conto dell’utilità del mezzo: infatti la somma di € 3.500,00 non rappresenta, certo, un importo sufficiente per acquistare un mezzo con le medesime caratteristiche ante-sinistro di quello incidentato [...]. In conclusione la convenuta deve essere condannata a pagare la residua somma di € 1.846,91 all’attrice⁷³.” ()).

Un’altra recente sentenza del 24/04/2013 ha stabilito che il danno risarcibile comprende l’Iva anche se il veicolo viene riparato.

Il Giudice di pace di Roma, con sentenza del 17 giugno 2003, condannava E..D.S. e la s.p.a.

⁵Giudice di Pace di Milano, sentenza num. 5896 dell’11.04.11

⁶ Giudice di Pace di Milano sent. num. 109273 del 22/6/12

⁷³Giudice di Pace di Milano sent. num. 109273 del 22/6/12, Tribunale di Padova, Sent. num. 15 febbraio 2010, n. 9727

Lloyd Adriatico al pagamento in favore di S..L. , a titolo di risarcimento danni conseguenti ad un sinistro stradale, della somma di Euro 1.127,67, oltre interessi e con il carico delle spese.

La sentenza veniva appellata dal L. e dal suo difensore Avv. Prosperini, quest'ultimo in relazione all'omessa pronuncia in ordine alla domanda di distrazione in suo favore delle spese di lite. Il Tribunale di Roma, con sentenza dell'11 settembre 2006, rigettava l'appello proposto dal L., accoglieva quello dell'Avv. Prosperini in favore del quale ordinava la distrazione delle spese liquidate con la sentenza di primo grado e compensava le spese di secondo grado. Osservava il Tribunale che l'appello del L. era infondato in quanto il primo giudice aveva esattamente escluso l'importo dell'IVA dalla somma liquidata per sorte capitale, poichè il preventivo depositato era inidoneo a dimostrare l'avvenuto effettivo pagamento della somma richiesta dal riparatore del mezzo e, conseguentemente, della relativa imposta. L'eventuale liquidazione dell'IVA, quindi, si sarebbe risolta in un indebito arricchimento a danno della parte soccombente. Quanto all'entità delle spese liquidate in primo grado, il Tribunale rilevava che, non essendo stata depositata la relativa nota, la denunciata violazione dei minimi tariffari era da ritenere priva di dimostrazione; il Giudice di pace, quindi, aveva correttamente liquidato le spese in via equitativa in riferimento al valore della domanda accolta, non sussistendo un obbligo di liquidarle al minimo della tariffa. Né poteva tenersi conto del tardivo inserimento della nota spese relativa al giudizio di primo grado avvenuta nel testo dell'appello, sussistendo altrimenti una violazione dell'art. 345 del codice di procedura civile.

Avverso la sentenza del Tribunale di Roma propone ricorso L.S., con atto affidato a quattro motivi e sostenuto da memoria. Gli intimati non hanno svolto attività difensiva in questa sede.

Con il primo motivo di ricorso si lamenta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, nn. 3) e 5), cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 1223, 2043 e 2056 cod. civ., oltre ad omessa motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio. Rileva il ricorrente che alla luce della sentenza 14 ottobre 1997, n. 10023, di questa Corte, il risarcimento del danno comprende anche l'IVA, pur se la riparazione non sia ancora avvenuta e manchi la relativa fattura, perchè l'imposta deve essere per legge addebitata al committente il lavoro di riparazione. La violazione di legge si tradurrebbe, secondo il L., anche in vizio di motivazione, non avendo la sentenza adeguatamente motivato sulle ragioni di esclusione dell'IVA.

La Corte riteneva il motivo fondato, con la sentenza n. 10023 del 1997 richiamata nel ricorso, confermata dalla più recente sentenza 27 gennaio 2010, n. 1688, ha affermato che, poichè il risarcimento del danno patrimoniale si estende agli oneri accessori e consequenziali, se esso è liquidato in base alle spese da affrontare per riparare un veicolo, il risarcimento comprende anche l'IVA, pur se la riparazione non è ancora avvenuta - e a meno che il danneggiato, per l'attività svolta, abbia diritto al rimborso o alla detrazione dell'IVA versata – perchè l'autoriparatore è tenuto

per legge ad addebitarla, a titolo di rivalsa, al committente (art. 18 del d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633). La sentenza impugnata non si è attenuta a tale principio e deve essere, quindi, cassata sul punto.

Con il secondo motivo di ricorso si lamenta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 4), cod. proc. civ., violazione dell'art. 112 cod. proc. civ., in ordine al medesimo punto oggetto del precedente motivo. Rileva il ricorrente, al riguardo, di avere a suo tempo avanzato domanda, in via subordinata, di condanna delle due convenute al pagamento dell'IVA con una pronuncia condizionata, ossia una pronuncia che condannasse al pagamento anche dell'imposta subordinatamente alla presentazione della fattura da parte dell'appellante, mentre il Tribunale avrebbe ommesso di pronunciarsi sulla relativa domanda.

L'esame di tale motivo è assorbito dall'accoglimento del precedente.

Con il terzo motivo di ricorso si lamenta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, nn. 3) e 5), cod. proc. civ., omessa motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio, oltre a violazione e falsa applicazione degli artt. 1 e 24 della legge 13 giugno 1942, n. 794, dell'art. 60, quarto comma, del r.d.l. 27 novembre 1933, n. 1578, nonché degli artt. 1 e 4 della tariffa forense allegata al d.m. 5 ottobre 1994, n. 585. Si rileva, in proposito, che l'inottemperanza all'obbligo di deposito della nota spese fa sì che la relativa determinazione debba avvenire sulla base degli atti del procedimento; il giudice, pertanto, è tenuto a verificare le risultanze di causa e a liquidare le spese distinguendo tra diritti ed onorari. Il fatto controverso sarebbe costituito, secondo il ricorrente, dalla “questione della dimostrazione della violazione dei minimi tariffari e dei medesimi sottintesi importi fissi ed esborsi su cui si è illogicamente motivato, indi la risoluzione negativa adottata”. Quanto alla violazione di legge, il ricorrente censura l'affermazione del Tribunale secondo cui l'omissione della nota spese non rende obbligatoria l'osservanza dei minimi tabellari, in mancanza di una norma in tal senso anche questo motivo veniva ritenuto fondato dalla Corte.

La sentenza d'appello ha dato conto del fatto che il giudice di primo grado ha liquidato le spese di giudizio in favore del L. in assenza di nota spese, stabilendo una somma unica, comprensiva di diritti ed onorari. Il Tribunale ha poi aggiunto - fraintendendo il reale contenuto della sentenza 16 gennaio 2003, n. 554, di questa Corte - che in tal caso il giudice di merito non ha l'obbligo di liquidarle al minimo della tariffa, non essendo siffatta prescrizione imposta da alcuna norma. A suo dire, pertanto, il giudice di primo grado aveva correttamente proceduto alla liquidazione delle spese in via equitativa. Tale decisione va incontro a più di una censura. L'attenta lettura della motivazione della sentenza ora citata, innanzitutto, avrebbe consentito al Tribunale di verificare che in quella pronuncia stato affermato un principio esattamente contrario: la Corte, cioè investita di un ricorso nel quale si pretendeva, in assenza di nota spese, che queste dovessero essere liquidate al

minimo, ha affermato che “nessuna norma impone la liquidazione ai minimi in assenza di notula” così riconoscendo che la liquidazione può anche essere superiore ai minimi, ma non certo inferiore (v. sentenza 23 maggio 2003, n. 8158). L'ulteriore giurisprudenza, del resto, ha affermato che il rispetto dei minimi tariffari costituisce un elemento inderogabile e che, in assenza della nota spese, il giudice è tenuto comunque alla liquidazione d'ufficio, determinando i compensi in base ad una puntuale verifica dell'attività svolta (sentenze 9 febbraio 2000, n. 1440, 18 giugno 2003, n. 9700, e 13 maggio 2011, n. 10663). La liquidazione globale delle spese, diritti ed onorari non è consentita, dovendo invece essere eseguita in modo tale da mettere la parte interessata in grado di controllare se il giudice abbia rispettato i limiti delle relative tabelle e così darle la possibilità di denunciare le specifiche violazioni della legge o delle tariffe (sentenza 8 marzo 2007, n. 5318, nonché sentenza 25 novembre 2011, n. 24890). Questa Corte ha anche più volte ribadito che la liquidazione delle spese processuali, in particolare sotto il profilo della scelta tra i minimi e i massimi tariffari, costituisce valutazione discrezionale del giudice di merito, non sindacabile in sede di legittimità se non per violazione dei minimi tariffari, nel qual caso la violazione deve essere dedotta con riferimento non solo alle singole voci ma anche agli importi considerati, così da consentire alla Corte il controllo senza l'esame degli atti, trattandosi di *error in iudicando* (v., fra le altre, le sentenze 4 marzo 2003, n. 3178, 7 agosto 2009, n. 18086, e 4 luglio 2011, n. 14542); il ricorrente, cioè non può limitarsi ad una generica denuncia del principio di inderogabilità ma ha l'onere di indicare specificamente ed analiticamente i singoli importi a lui spettanti (sentenza 19 aprile 2006, n. 9082). L'odierno ricorrente ha provveduto, nel caso in esame, ad indicare voce per voce le attività da lui svolte e la controparte, rimasta intimata in questa sede, non ha ritenuto di contestare alcunché al riguardo. Ne consegue l'accoglimento del presente motivo.

Il quarto motivo di ricorso lamenta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, nn. 4) e 5), cod. proc. civ., falsa applicazione dell'art. 345, terzo comma, cod. proc. civ. oltre ad omessa motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio. In tale motivo si censura l'affermazione del Tribunale secondo cui della nota spese inserita tardivamente nel testo dell'atto di appello non potrebbe tenersi conto alla stregua dell'art. 345 del codice di rito. La nota spese, secondo il ricorrente, non sarebbe un mezzo di prova, bensì un atto di parte che il giudice deve valutare alla stregua delle emergenze processuali. L'accoglimento del terzo motivo di ricorso esime questa Corte dall'esame del quarto, che rimane assorbito.

In conclusione, il ricorso è stato accolto e la sentenza impugnata è stata cassata.

7.3 La legittimazione passiva dell'U.C.I.

Il Bureau nazionale, in caso di sinistri che vedono coinvolto un veicolo a motore immatricolato in uno stato estero aderente al c.d. sistema della carta verde, assume la qualità di:

- domiciliatario dell'assicurato straniero, del responsabile civile e della loro impresa di assicurazione;
- legittimato passivo, nelle ipotesi di azione diretta che i danneggiati dalla circolazione in Italia di veicoli a motore immatricolati all'estero possono esercitare nei suoi confronti secondo quanto previsto agli articoli 145, primo comma, 146 e 147.

La società delegata alla gestione stragiudiziale dei sinistri è priva di legittimazione passiva in relazione alla domanda diretta di risarcimento come è stato affermato dal Giudice di Pace di Milano⁷⁴ e dal Tribunale di Napoli⁷⁵.

Ad ulteriore conferma di quanto esposto si rileva che il Tribunale di Lecco⁷⁶ ha ritenuto fondata l'eccezione di carenza di legittimazione passiva sollevata per una delle predette società di servizi, posto che quest'ultima (Avus Italia srl) è stata chiamata in causa in quanto incaricata di gestire un sinistro per conto di una compagnia assicuratrice.

Non mancano isolate pronunce che rigettano la summenzionata eccezione di carenza di legittimazione passiva⁷⁷ sul presupposto che la società di servizi "Avus Italia srl è stata delegata da parte dell'Uci a trattare il sinistro sino ad offrire una somma in euro ai fini di una definizione della lite ai sensi dell'art. 2054 codice civile". Sarebbe pertanto sufficiente, secondo tale prospettazione, la sussistenza di una semplice delega alla trattazione stragiudiziale di un sinistro al fine di attribuire legittimazione passiva a una società terza che non esercita attività assicurativa: è manifesta l'infondatezza di tale orientamento in quanto, anche a voler prescindere dalla menzionata argomentazione, è contrario a una norma di Legge. La decisione menzionata è stata, tuttavia, riformata dal giudice del Tribunale di Lodi a seguito dell'appello promosso da Avus Italia srl: "La censura della difesa dell'Avus è fondata. E' l'UCI che risponde in luogo della compagnia di assicurazione straniera e non la società di servizi demandata alla gestione stragiudiziale dell'iter risarcitorio. Ne deriva che Avus Italia quale rappresentante di UCI non è legittimata passiva"⁷⁸.

Non è peregrina la fattispecie in cui ancorché il Bureau si sia costituito nell'interesse della Compagnia straniera, quest'ultima si costituisca a sua volta "autonomamente" ovverosia conferendo

⁷⁴10 luglio 2007, n. 11614 e 31 ottobre 2003, n. 14497

⁷⁵15 marzo 1982

⁷⁶Trib. Lecco, 13 dicembre 2006, n. 876

⁷⁷Giudice di Pace di Lodi, 21 luglio 2007, n. 1005

⁷⁸Tribunale di Lodi, Giudice Dott.ssa I. Gentile, sentenza n. 372/2012

direttamente il mandato ad un legale per la rappresentanza in giudizio.

Può accadere che un danneggiato evochi in giudizio due distinti proprietari stranieri assicurati con differenti compagnie asseritamente considerati quali corresponsabili nella determinazione del sinistro oggetto del giudizio. La problematica viene in evidenza laddove l'U.C.I. è citato indistintamente ovverosia con unico atto di citazione senza precisazione alcuna in merito alla rappresentanza processuale di una compagnia assicurativa o dell'altra.

Sul punto la giurisprudenza del Tribunale di Milano e Bergamo hanno correttamente valutato tale questione dando ingresso a giudizi ove veniva evocato l'UCI con due distinte notificazioni la prima in veste di garante dell'assicurazione del veicolo "A" e la seconda quale garante dell'assicurazione del veicolo "B"⁷⁹. Viceversa un altro recente orientamento sostiene che, nel caso in esame, il contraddittorio sia pienamente instaurato e l'Ufficio Centrale Italiano correttamente evocato in giudizio poiché legittimato passivo per la dedotta responsabilità dei due proprietari dei veicoli entrambi immatricolati all'estero⁸⁰.

7.4 Il massimale catastrofale e il limite risarcitorio dell'U.C.I.

L'abbattimento della barriere doganali e la creazione dell'area Schengen ha favorito lo sviluppo di una politica comunitaria tesa alla uniformazione delle normative nazionali sul punto tanto che con l'approvazione della Direttiva 2005/14/CE, Quinta Direttiva Auto, dal 1° giugno 2012 le legislazioni nazionali di tutti gli Stati membri hanno recepito i seguenti massimali minimi di polizza

- € 5.000.000,00 per sinistro indipendentemente dal numero delle vittime o
- € 1.000.000,00 per vittima.

Il legislatore italiano con D.Lgs n. 198/2007 ha previsto: € 5.000.000,00 per sinistro indipendentemente dal numero delle vittime per danni da lesione e € 1.000.000,00 per sinistro indipendentemente dal numero delle vittime per danni a cose .

L'art. 125 del Codice delle Assicurazioni, al comma V, dispone che "nell'ipotesi di cui al comma 3, lettera c), l'Ufficio centrale italiano provvede alla liquidazione dei danni, garantendone il pagamento agli aventi diritto, nei limiti dei massimali minimi di legge o, se maggiori, di quelli eventualmente previsti dalla polizza di assicurazione alla quale si riferisce la carta verde.

La compagnia straniera garantisce un massimale inferiore rispetto a quello previsto dalla normativa italiana o europea. In questo caso l'UCI sarà obbligato a risarcire il danno nella misura del massimale minimo previsto dal nostro ordinamento e il Giudice può rilevare d'Ufficio il limite

⁷⁹Tribunale di Milano, sez. XII, sentenza n. 9661/05; Tribunale di Bergamo, sez. I, sentenza n. 3361/04

⁸⁰Tribunale di Milano, sez. XII, ord., 13 aprile 2011

del massimale garantito dal bureau italiano.

Se la compagnia straniera garantisce un massimale superiore rispetto a quello previsto dalla normativa italiana o europea, l'UCI è obbligato per l'intero massimale garantito dalla compagnia straniera anche se in misura superiore a quello minimo previsto dalla Legge italiana, e spetta, comunque, al danneggiato dimostrare che il massimale garantito dall'assicurazione estera è maggiore di quello previsto dal nostro Ordinamento.

Alla liquidazione dei danni cagionati in Italia, garantendone il pagamento agli aventi diritto nei limiti dei massimali minimi di legge o, se maggiori, di quelli eventualmente previsti dalla polizza di assicurazione”.

È pacifico in giurisprudenza il principio generale che “in tema di assicurazione della responsabilità civile per i danni derivanti dalla circolazione di autoveicoli, nel caso di esercizio dell'azione diretta da parte del danneggiato ai sensi dell'art. 18 della legge n. 990 del 24 dicembre 1969, qualora l'assicuratore eccepisca di essere tenuto al risarcimento del danno nei limiti del massimale di polizza, ha l'onere di indicare quali siano detti limiti, offrendone la prova mediante l'esibizione del contratto di assicurazione⁸¹”: in altre parole spetta alla Compagnia solvente dimostrare il tetto massimo dell'obbligo indennitario assunto contrattualmente.

Tuttavia tale principio non trova applicazione nei confronti dell'Ufficio Centrale Italiano che, come già anticipato non è una compagnia di assicurazione e non emette una polizza assicurativa propria L'Ufficio Centrale Italiano scarl non è gravato dall'onere di provare la limitazione del massimale⁸² spettando al soggetto leso, ai sensi dell'art. 2697 codice civile, il compito processuale di provare gli atti costitutivi della sua maggiore pretesa creditoria⁸³ attinenti al rapporto assicurativo estero.

<i>Giurisprudenza rilevante</i>
Responsabilità per malagestio Corte di Cassazione, 18 gennaio 2011, n. 1083 - Al di fuori dei casi di responsabilità dell'assicurato che abbia omesso di fornire all'assicuratore tutte le informazioni di cui disponga ed utili all'apprezzamento del fatto, va posto a carico dell'assicuratore il rischio della sopravvenuta incapienza del massimale per omesso risarcimento del danno entro 60 giorni dalla richiesta del danneggiato. In tale caso l'assicuratore è quindi tenuto a tenere indenne l'assicurato, nell'ambito del rapporto assicurativo, di tutto quanto questi debba direttamente corrispondere al danneggiato in eccedenza rispetto al massimale tardivamente versato. Tribunale di Milano, 3 maggio 2012, n. 5149 - Ai fini della responsabilità oltre il massimale è sufficiente che la responsabilità dell'assicurato e l'ammontare del danno fossero determinabili dall'assicuratore alla stregua dell'ordinaria

⁸¹Cass. Civ. 14 dicembre 2004, n. 23291

⁸²Cass. Civ., 3 ottobre 2005 n. 19305

⁸³Cass. Civ., 18 aprile 2007, n. 9243

diligenza e del principio di buona fede. Nel caso di specie, ancorchè fossero presenti plurimi danneggiati l'assicurazione era perfettamente in grado di assumere decisioni posto che la responsabilità emergeva dal rapporto di incidente stradale. Quindi gli importi liquidati devono essere rivalutati con applicazione degli interessi nella misura legale.

7.5 Il litisconsorzio necessario ai sensi dell'art. 140 C.d.A.

L'art. 140 del Codice delle Assicurazioni Private ha confermato il principio della par condicio tra i danneggiati, cosicché in caso di incapacienza del massimale i diritti dei singoli debbano essere proporzionalmente ridotti sino alla concorrenza delle somme assicurate. Per converso una rilevante novità è stata introdotta dal IV comma della citata disposizione ove viene statuito che " nei giudizi promossi fra l'impresa di assicurazione e le persone danneggiate sussiste litisconsorzio necessario, applicandosi l'articolo 102 del codice di procedura civile. L'impresa di assicurazione può effettuare il deposito di una somma, nei limiti del massimale, con effetto liberatorio nei confronti di tutte le persone aventi diritto al risarcimento, se il deposito è irrevocabile e vincolato a favore di tutti i danneggiati" ciò con l'evidente scopo di rendere opponibile a tutti i danneggiati la liquidazione fatta in favore dell'attore (o degli attori), salvaguardando il principio della ripartizione proporzionale del massimale. Qualsiasi sentenza emessa a contraddittorio non integro deve ritenersi inutiliter data.

7.6 Il sequestro liberatorio nel caso di sinistro. L'ultramassimale finalizzato ad evitare la condanna per malagestio propria e impropria

Il sequestro liberatorio, previsto dall'art. 687 cod. proc. civ. può essere disposto dal giudice solo in presenza di una richiesta ad iniziativa del debitore (per quanto ci riguarda UCI) nel caso in cui il debitore medesimo contesti il debito o abbia dubbi sulla individuazione del creditore o voglia cautelarsi in vista della decisione del giudice al fine di non subire gli effetti della mora; ne consegue che, una volta che sia stato disposto il sequestro liberatorio della somma che si assume dovuta, nel caso che il giudizio di merito si chiuda con la condanna del debitore, egli non può essere chiamato a rispondere anche per gli interessi e la rivalutazione sulla somma dovuta⁸⁴.

Una volta depositato il ricorso e notificato a tutte le parti che potrebbero richiedere il risarcimento del danno a seguito del sinistro stradale il Giudice del Tribunale, se ne sussistono i presupposti, dispone il sequestro liberatorio con il deposito del massimale su un libretto bancario intestato a UCI nominando quale custode il legale rappresentante.

⁸⁴Cass.civ., sez. III, 14 luglio 2003, n. 10992

Nel successivo giudizio promosso dai danneggiati il Tribunale liquiderà l'importo del massimale ripartendolo tra gli aventi diritto in via proporzionale senza aggravio di interessi e rivalutazione monetaria. Riepilogando: con riguardo alla misura cautelare del sequestro ex art. 687 c.p.c. i presupposti indefettibili⁸⁵ per l'adozione della misura sono:

- 1) l'effettiva offerta (pur essendo sufficiente la messa a disposizione senza le particolari formalità di cui agli artt. 1206 e ss. c.c., tra le tante, app. Bologna 3/4/1996, F.I. 1996, 2904 da parte del debitore, al creditore, per lo più per ovviare al rischio ed alle conseguenze dell'inadempimento, della somma, a suo avviso dovuta, per l'estinzione del proprio debito⁸⁶; e nel caso di specie l'UCI ha addirittura iniziato i pagamenti poi sospesi a motivo del comando giudiziale della Corte;
- 2) l'esistenza di una controversia (non necessariamente un giudizio pendente) tra debitore e creditore⁸⁷, ed il giudizio di appello è pendente;
- 3) l'iniziativa ad opera del debitore (UCI) (C.C. 8577/1996) al fine di cautelarsi per non incorrere nel rischio di subire i rischi connessi dalla responsabilità da ritardo nell'adempimento (anche ove il debitore non abbia effettuato un'offerta reale ai sensi degli artt. 1206 e ss. C.C, come si evince dall'art. 1220 c.c.) ovvero di essere costretto eventualmente a richiedere la ripetizione di quanto versato al creditore;
- 4) a norma dell'art. 669-quater C.P.C., giudice competente a conoscere della domanda cautelare in corso di causa è quello presso cui pende, appunto, la causa di merito, esclusi i casi in cui penda avanti al giudice di pace, avanti al giudice straniero (nel qual caso si applica il terzo comma dell'art. 669-ter C.P.C.) o avanti alla Corte di Cassazione (nel qual caso nulla è previsto);
- 5) è stata riconosciuta dalla giurisprudenza la possibilità di concedere il sequestro liberatorio quando l'obbligo di effettuare la prestazione derivi da una sentenza esecutiva non passata in giudicato. (Trib. Milano, 20.10.69, in Foro It., 1970, 189).

7.7 La chiamata a manleva dell'U.C.I.

Sul punto soccorre l'interessante Ordinanza del 13 novembre 2004 del Tribunale di Mantova il quale ha, correttamente, affermato che “a parere di questo Giudice, la chiamata a manleva dell'U.C.I. non pare rituale, in quanto a norma dell'art 6 L. 990/69 (previgente), l'assicurato straniero e il suo assicuratore si intendono domiciliati ex lege presso l'U.C.I. ai fini delle controversie afferenti il rapporto di assicurazione o in caso di azione diretta, mentre nella fattispecie

⁸⁵C.C. 198/2003; C.C. 5410/1997; C.C.8577/1996; Tribunale di Milano 20/7/1995

⁸⁶C.C. 198/2003; C.C. 5410/1997

⁸⁷T. Milano 20/7/1995, G.I. 1996, 523

è stata proposta una domanda di manleva, la quale avrebbe imposto la citazione diretta del terzo danneggiante straniero secondo le regole generali di cui all'art. 142 c.p.c.". D'altronde il Codice delle Assicurazioni Private, riprendendo pedissequamente l'ormai abrogata Legge 24 dicembre 1969 n. 990, concede al solo "danneggiato" la possibilità di esperire l'azione diretta nei confronti dell'assicurazione del responsabile e, francamente, la compagnia di assicurazione che spiega domanda di manleva non può essere compresa nella nozione di "danneggiato". La conclusione che si può trarre è quella che laddove, ad esempio, il convenuto ritenga responsabile il proprietario o conducente straniero ben possono evocare in giudizio i precitati a manleva notificando l'atto di chiamata di terzo presso la loro residenza estera ai sensi dell'art. 142 c.p.c. con la precisazione che qualora per converso ritengano di chiamare in causa a manleva anche l'U.C.I., quest'ultimo ben potrà eccepire la sua carenza di legittimazione passiva e comunque l'improcedibilità dell'azione svolta nei suoi confronti non vertendosi in tema di azione diretta.

7.7.1 L'interrogatorio formale del convenuto straniero contumace

L'art. 228 codice di rito prevede che la "confessione giudiziale" può essere provocata mediante "interrogatorio formale". La parte, ai sensi dell'articolo 231 c.p.c., deve rispondere all'interrogatorio personalmente ed oralmente a meno che il giudice la autorizzi a valersi di note o appunti e delle risposte, a norma dell'art. 207 c.p.c., si redige processo verbale. Particolare importanza, dunque, assume il comportamento che osserva il soggetto al quale è deferito l'interrogatorio. Essa può assumere tre differenti comportamenti rilevanti:

presentarsi dinanzi al giudice e dichiarare fatti a sé sfavorevoli e favorevoli alla controparte, cioè confessare;

presentarsi dinanzi al giudice e dichiarare fatti a sé favorevoli e sfavorevoli alla controparte, cioè rimanere arroccata sulle proprie posizioni processuali che hanno dato origine alla controversia;

presentarsi dinanzi al giudice e rifiutarsi di rendere l'interrogatorio;

oppure non presentarsi affatto.

La Corte di legittimità ha più volte affermato che la escussione del teste straniero, anche relativamente alla prova contraria sulle prove dedotte dall'attore, debba essere esperita, ai sensi dell'art. 204 c.p.c., mediante rogatoria internazionale⁸⁸. Purtroppo tale principio non è applicato per l'interrogatorio formale.

⁸⁸Cass. Civ., 19 novembre 1993 n. 11446; Cass. Civ. sez. I, 28 novembre 2001 n. 15096

Giurisprudenza rilevante

Giudice di Pace di Milano, sezione decima civile, 7 luglio 2005, sentenza n. 6388 – Da parte loro le parti convenute, rimanendo contumaci non hanno fornito la rigorosa prova ad esse incombente di fatti modificativi o estintivi della loro obbligazione nata dal fatto illecito del Bonov, il quale oltretutto non si è presentato a rendere l'interrogatorio formale.

Giudice di Pace di Milano, sezione nona civile, 8 maggio 2004, sentenza n. 5598 – Questa ricostruzione dell'incidente, effettuata sulla scorta delle dichiarazioni fornite dall'attore, del rapporto di incidente stradale, delle dichiarazioni rese dalla teste, dei danni riportati dai mezzi coinvolti, non è stata smentita dal convenuto il quale, senza alcuna giustificazione, non si è presentato in udienza per rendere l'interpello nonostante la regolarità della notificazione.

La mancata risposta della parte, rappresenta, certamente, un fatto qualificato riconducibile al più ampio ambito del comportamento nel processo e, pur se tale comportamento non equivale a confessione, pur tuttavia rileva se connesso agli altri elementi qualificati e qualificanti la dinamica dell'incidente per cui è causa. Tutti questi fatti hanno concorso a determinare il convincimento in ordine alla esclusiva responsabilità del convenuto straniero nella determinazione del sinistro per cui è causa.

7.7.2 La rogatoria internazionale

Può accadere che nel corso di un processo debbano eseguirsi atti processuali, prevalentemente su istanza di parte, in un luogo che si trovi all'estero e, dunque, fuori dalla giurisdizione dell'A.G.O.. Questo è senza dubbio il caso in cui l'U.C.I., nell'ambito delle difese spiegate, debba ricorrere alla escussione di testi residenti all'estero. All'uopo soccorre lo strumento processuale della rogatoria ovvero sia una richiesta formale all'Autorità giudiziaria straniera di celebrare l'incombente a lei delegato. Sul punto, l'articolo 204 del codice di rito sancisce che nel caso in cui in un giudizio pendente avanti il Giudice italiano, la prova costituenda di fatti rilevanti alla lite debba essere acquisita in un Paese straniero, si debba fare ricorso allo strumento della rogatoria.

La parte, inoltre, ha l'onere di vigilare sui tempi di espletamento della rogatoria e di informare conseguentemente il giudice delegante, con la tempestiva richiesta di proroga, in caso di una mancata evasione tempestiva dell'incombente. Il Giudice rogante valuterà di conseguenza se intervenire direttamente presso l'Autorità straniera, anche a salvaguardia del principio di ragionevole durata del processo medesimo.

È necessario rilevare che, secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale, lo spirare del termine senza richiesta di proroga comporta la nullità assoluta ed inutilizzabilità della prova successivamente assunta. Una perdurante inerzia dell'Autorità rogata, in assenza di strumenti convenzionali causerà l'impossibilità di assunzione del mezzo.

Giurisprudenza rilevante

Nullità rogatoria per omesso avvisoIndirizzo maggioritarioTribunale di Milano, ord., 30 settembre 2004 – Rilevato che è pacifico tra le parti che i difensori dello stesso non sono stati avvisati dall’Autorità straniera della data di assunzione della prova orale e non vi hanno potuto partecipare si dispone la rinnovazione dell’assunzione della prova per rogatoria avanti al Giudice Tedesco ai sensi dell’articolo 704 codice di rito.Tribunale di Milano, 20 maggio 2006, n. 5901 – La rogatoria deve essere dichiarata nulla, e pertanto non può essere presa in considerazione dal giudicante, per omesso avviso ai difensori della data di fissazione dell’udienza per l’assunzione della prova.

Indirizzo minoritarioGiudice di Pace di Milano, 8 maggio 2002, sentenza n. 5097 - In ordine alla eccezione sollevata dall’attore di nullità della prova testimoniale tramite rogatoria internazionale per violazione degli artt. 244 e 245 codice di procedura civile, il Giudice rileva che l’attore non risulta abbia chiesto di essere ammesso a prova contraria, ed il suo procuratore ha preso atto in udienza della proroga per l’assunzione di detta prova senza eccepire nulla, eccezione pertanto che viene respinta, non ravvisandosi nella fattispecie in esame la lamentata violazione del diritto di difesa sostenuta dall’attore.

Termine per eccepire la nullità dell’incombente istruttorioIndirizzo unanimeCorte d’Appello di Milano, 24 febbraio 2005, sentenza n. 516 - In via preliminare va evidenziato che, in relazione alla presunta irregolarità della prova per rogatoria estera richiesta dall’U.C.I., gli attori nulla hanno eccepito nella prima udienza successiva (sicchè ogni nullità deve ritenersi definitivamente sanata) e neppure hanno chiesto la rinnovazione di tale mezzo istruttorio in sede di precisazione delle conclusioni del primo e di questo grado.

7.8. Il valore probatorio del modulo CAI sottoscritto dallo straniero

Il valore probatorio del modulo C.A.I. (Constatazione Amichevole di Incidente) sottoscritto da entrambi i conducenti coinvolti in un sinistro stradale è oggetto di un vivace dibattito giurisprudenziale non ancora completamente sopito. Una prima soluzione prospettata dalla Corte di legittimità considera il menzionato modulo come una presunzione semplice rimessa al libero apprezzamento del Magistrato alla stregua “delle dichiarazioni confessorie rese da un terzo⁸⁹”. Secondo altro indirizzo si generano due presunzioni legali la prima, tra le parti, assoluta che non ammette alcuna prova contraria, l’altra iuris tantum, nei confronti dell’assicuratore, superabile con la prova contraria⁹⁰. Sul punto sono intervenute le Sezioni unite⁹¹ in funzione nomofilattica le quali hanno affermato che il modulo CAI a doppia firma, dunque, genera una presunzione iuris tantum valevole nei confronti dell’assicuratore, il quale potrà superarla fornendo la prova contraria, in concreto ovvero attraverso il ricorso ad altra presunzione.

La giurisprudenza è divisa sul punto in quanto se da un lato si propende per l’assoluta irrilevanza

⁸⁹Cass. civ., sez. III, 2 aprile 2002, n. 4369

⁹⁰Giudice di Pace di Monza, 20 maggio 2002, n. 829; Cass. Civ., sez. III, 27 febbraio 2004, n. 4007

⁹¹Cass. Civ., Sez. Un., 5 maggio 2006, n. 10311

della circostanza, dall'altro si argomenta che, in tali casi, si deve prendere in considerazione solo il disegno realizzato. Indirizzo, quest'ultimo, che pare preferibile.

La fattispecie del modulo CAI predisposto in lingua italiana e sottoscritto da uno straniero:

<i>Giurisprudenza rilevante</i>
Tribunale di Milano, 8 giugno 2006, n. 17752 – Qualora uno dei due conducenti sia straniero e, pertanto, non padrone della lingua italiana l'elaborato grafico inserito nel modulo C.A.I. costituisce un indizio importante in quanto la stesura del disegno non necessita di particolari conoscenze linguistiche.
*

Contra Giudice di Pace di Milano, 31 dicembre 2009, sentenza n. 30907 – Il fatto che uno dei due conducenti fosse straniero non inficia la validità del modulo C.A.I. atteso che se si firma un foglio di carta con annessa dichiarazione di responsabilità non nella propria lingua si è, sicuramente, certi del contenuto e che tale documento sia consono a quanto successo.

7.9 La cessione del credito a seguito di sinistro stradale, danno materiale e danno da lesione

A questo punto si deve innanzitutto fare una suddivisione tra i danni patiti come materiali e danni non materiali, quindi da lesione.

La costante giurisprudenza di legittimità, ivi inclusa l'ordinanza 11095 emessa dalla III Sez. della Suprema Corte il 13/5/2009, ammette la cessione del credito relativo al danno patrimoniale cagionato da sinistro stradale, mentre non esistono ad oggi pronunce esplicite della Suprema Corte in merito alla cedibilità o meno del credito da lesione.

Il credito da risarcimento del danno patrimoniale da sinistro stradale è suscettibile di cessione ex artt. 1260 ss. c.c., e il cessionario può in base a tale titolo domandarne anche giudizialmente il pagamento al debitore ceduto.

Da questa panoramica giurisprudenziale possiamo affermare che la Corte di Legittimità: da un lato riconosce che i crediti inerenti il danno patrimoniale sono cedibili; non risultano pronunce in senso favorevole o sfavorevole alla possibilità di cedere il credito da lesione anche se nelle decisioni che legittimano la cessione del credito del danno patrimoniale esplicitano il concetto che tale credito non è strettamente personale e quindi dovremmo ritenere che quello da lesione ovvero il danno biologico e morale siano strettamente personali;

- mentre per i Tribunali di merito abbiamo due decisioni diametralmente opposte. Con la sentenza del 16/11/2010 del Giudice del Tribunale di Mantova, nel giudizio RG. n. 2384/2005 si è affermato che deve escludersi che il diritto risarcitorio azionato (il danno non patrimoniale nelle sue

componenti di danno biologico e di danno morale) possa considerarsi di natura strettamente personale dovendosi circoscrivere siffatta nozione ai crediti in cui lo scopo dell'obbligazione può essere pienamente realizzato solo attraverso l'adempimento a favore di uno specifico soggetto; occorre peraltro sottolineare che indice della trasferibilità di tale diritto può desumersi dal fatto che la giurisprudenza di legittimità da tempo ritiene che, a determinate condizioni, siano trasmissibili mortis causa sia il danno biologico⁹² (), che il danno morale⁹³ (). Con decisione n. 5149 del 3 maggio 2012 il Giudice del Tribunale di Milano ha disatteso tale orientamento affermando che la norma di cui all'art. 1260 codice civile i crediti da risarcimento danni da lesione non possono essere fatti oggetto di cessione in quanto essi, hanno carattere strettamente personale, essendo rivolti al soddisfacimento per equivalente monetario di diritti personalissimi che risultano lesi.

Occorre ricordare che all'art. 1260, Cedibilità dei crediti recita: il creditore può trasferire a titolo oneroso o gratuito il suo credito, anche senza il consenso del debitore, purché il credito non abbia carattere strettamente personale o il trasferimento non sia vietato dalla legge. Orbene la più puntuale definizione codicistica dei “beni personali” è sicuramente rinvenibile nel dettato dell'art. 179 cod. civ. che dispone sui Beni personali: Non costituiscono oggetto della comunione e sono beni personali del coniuge: i beni ottenuti a titolo di risarcimento del danno nonché la pensione attinente alla perdita parziale o totale della capacità lavorativa; Sulla base del suesposto dettato codicistico è di tutta evidenza che il credito del danneggiato inerente il ristoro del danno biologico, del danno morale, del danno da perdita del rapporto parentale non possono che essere qualificati come crediti di natura strettamente personale.

7.10 L'infrazionabilità del procedimento di liquidazione del danno materiale e del preteso danno da lesione. Diniego dell'U.C.I. alla scissione dell'azione risarcitoria.

Il danneggiato molto spesso agisce in giudizio, in caso di sinistri ove si sono verificate lesioni personali, dapprima per il solo recupero degli importi risarcitori inerenti il danno materiale, formulando espressa riserva di richiedere, in separato giudizio, il risarcimento per le lesioni asseritamente patite in occasione del sinistro.

Sul punto è necessario considerare quanto sancito dalla costante giurisprudenza della Suprema Corte che con la sentenza SS.UU. n. 23726/2007 ha sancito che non è consentito al creditore di una determinata somma di denaro, dovuta in forza di un unico rapporto obbligatorio, di frazionare il

⁹²Cass. 30/10/09 n. 23053, Cass. 17/1/08 n. 870, Cass. 28/8/07 n. 18613, Cass. 28/4/06 n. 9959

⁹³Cass. 17/12/09 n. 26605, Cass. 6/8/07 n. 17177, Cass. 31/5/05 n. 11601

credito in plurime richieste giudiziali di adempimento, contestuali o scaglionate nel tempo, in quanto tale scissione del contenuto della obbligazione, operata dal creditore per sua esclusiva utilità con unilaterale modificazione aggravativa della posizione del debitore, si pone in contrasto sia con il principio di correttezza e buona fede, che deve improntare il rapporto tra le parti non solo durante l'esecuzione del contratto ma anche nell'eventuale fase dell'azione giudiziale per ottenere l'adempimento, sia con il principio costituzionale del giusto processo, traducendosi la parcellizzazione della domanda giudiziale diretta alla soddisfazione della pretesa creditoria in un abuso degli strumenti processuali che l'ordinamento offre alla parte, nei limiti di una corretta tutela del suo interesse sostanziale.

Ne consegue che la domanda introdotta per seconda deve considerarsi improponibile. (Cass. civ., sez. III, sentenza 22 dicembre 2011 n. 28286)

7.11 L'onere di specifica contestazione (Art. 115 cpc)

L'onere di specifica contestazione a carico delle parti costituite è sancito dall'art. 115, comma I, c.p.c. che oggi, a seguito della novella di cui all'art. 45 comma 14 l. 18 giugno 2009 n. 69, recita: “salvi i casi previsti dalla legge, il giudice deve porre a fondamento della decisione le prove proposte dalle parti o dal pubblico ministero nonché i fatti non specificatamente contestati dalla parte costituita”.

L'ultimo inciso («fatti non specificatamente contestati») di fatto convalida la giurisprudenza di Cassazione che, a partire dall'arresto a Sezioni Unite del 2002 (sentenza n. 761), ha affermato l'esistenza, nell'ordinamento processuale civile, di un onere di contestazione per le parti, legato ai fatti introdotti dall'altra, ritenendo che il deficit di contestazione “rende inutile provare il fatto, poiché non controverso ... vincolando il giudice a tenerne conto senza alcuna necessità di convincersi della sua esistenza”.

7.12 Il contesto socio-economico dove vive il danneggiato è influente ai fini della liquidazione del danno non patrimoniale

Un consolidato orientamento giurisprudenziale è teso a sostenere che il luogo in cui vive il soggetto danneggiante è circostanza irrilevante in relazione alla personalizzazione del danno non patrimoniale (Trib. Cuneo, 10 marzo 2010, n. 119).

Anche risarcimenti eventualmente non proporzionali ai livelli di vita nei vari paesi sono

giustificabili alla luce del meccanismo di riconoscimento (e di fiducia) reciproco dei sistemi di risarcimento nazionali, individuato e supportato dalla decisione CE del 2003 (ragione per la quale ciascuno Stato aderente al sistema accetta l'applicazione della legge dell'altro in tema di liquidazione dei danni)” (Cassazione III sez. civile sent. 7932/2012).

7.13 La quantificazione del risarcimento

Altro orientamento sostiene che ai fini della determinazione quantitativa del ristoro del danno non patrimoniale il Magistrato non può omettere di considerare la realtà socio-economica in cui vive il soggetto leso (Corte Appello di Bari, ord., 31 ottobre 2007; Trib. Conegliano, 8 ottobre 2008, n. 334; Trib. Torino, 6 maggio 2003, n. 3734; Trib. Torino, 21 aprile 2004, n. 35723).

Avendo il risarcimento del danno una funzione riparatoria detto non può prescindere dal contesto economico in cui vive stabilmente il danneggiato posto che “le soddisfazioni compensative derivanti dall’importo liquidato non possono essere differenti in considerazione dell’area geografica in cui il soggetto leso vive” (Cass. Civ., sez. III, 14 febbraio 2000, n. 637).

quale ciascuno Stato aderente al sistema accetta l’applicazione della legge dell’altro in tema di liquidazione dei danni).Orientamento a favore dell’adeguamento.Tribunale di Torino, 20 luglio 2010, n. 4932 - L'esigenza di riconoscere a tutti i danneggiati un risarcimento uguale non può infatti ritenersi soddisfatta dalla mera attribuzione di un uguale valore monetario che sia indipendente dal contesto economico in cui vive il singolo danneggiato, perché in tal modo si creerebbe un ingiustificato arricchimento in capo a coloro che vivano in Stati ad economia depressa con prezzi medi del costo della vita inferiori a quelli dell'Italia o di altri Paesi, come é notoriamente per l'Albania e altri Paesi con economia debole. Occorre pertanto individuare il potere d'acquisto della valuta in cui viene effettuata la liquidazione dei due Paesi interessati, parendo all'uopo utile avvalersi dei coefficienti di conversione previsti nel Decreto del Ministero del Lavoro del 12 maggio 2003 per la determinazione del livello di reddito equivalente, per ciascuno Stato, a quello di cui all'art. 38 della legge 448/2001 in funzione dei computo del trattamento pensionistico che in ciascuno Stato estero consente un potere d'acquisto pari a quello proprio della pensione sociale conseguita e spesa in Italia.

La Magistratura di merito ha sostenuto che l’adeguamento al contesto socio-economico dove vive stabilmente il soggetto leso è soggetto al mero arbitrio del Giudice di cui si discorre deve essere calcolato alla stregua dei coefficienti di conversione previsti dal Decreto del Ministero del Lavoro 12 maggio 2003 per la determinazione del livello di reddito equivalente, per ciascuno Stato,

a quello di cui all'art. 38, comma 1, Legge 28 dicembre 2001 n. 448. Seppur tali coefficienti siano destinati al computo del trattamento pensionistico che, in ciascun Paese straniero, permetterebbe un potere di acquisto pari a quello proprio del trattamento pensionistico conseguito e speso in Italia (Trib. Torino, 20 luglio 2010, n. 4932; Tribunale di Monza, 2 novembre 2007, n. 3302) ben possono essere applicati, in via analogica, al fine di rapportare la liquidazione del danno al contesto socio-economico ove l'individuo che ha patito il nocumento risiede stabilmente.

7.14 Le fattispecie soggette alla IV Direttiva Auto

A seguito dell'introduzione della IV Direttiva Auto, qualora il sinistro sia occorso nel territorio di un Paese aderente al sistema della Carta fra due veicoli immatricolati in uno degli Stati ricompresi nello Spazio Economico Europeo, il danneggiato può chiedere il risarcimento dei danni subiti dal responsabile del sinistro, all'impresa di assicurazione con la quale è assicurato il veicolo che ha provocato il sinistro od al mandatario di quest'ultima operante nello stato di residenza dell'interessato.

Ciò in quanto la menzionata Direttiva ha introdotto l'obbligo (art. 4 direttiva) per tutte le Compagnie di assicurazione con sede legale in uno Stato dello Spazio Economico Europeo, che prestano garanzia contro i rischi derivanti dalla circolazione stradale, di nominare un mandatario, avente piena rappresentanza dell'impresa mandante nella trattazione del danno nella fase stragiudiziale, per la liquidazione dei sinistri in ogni Stato dello S. E. E. diverso da quello in cui hanno la propria locazione principale.

A chi bisogna rivolgere la richiesta risarcitoria qualora un veicolo immatricolato in Italia venga coinvolto in un incidente nel territorio di uno Stato estero?

Ricevuta la richiesta il menzionato mandatario, entro tre mesi (art. 4 direttiva), deve formulare la propria offerta d'indennizzo ovvero inoltrare all'interessato, in forma scritta, il rifiuto motivato stante- il mancato accertamento della responsabilità,

- la contestazione della responsabilità o - la omessa quantificazione del danno.

Qualora il mandatario non formuli tempestivamente l'offerta, non motivi sufficientemente il diniego o la compagnia straniera non abbia nominato un mandatario in Italia, fermo restando la possibilità di adire la competente Autorità giudiziaria ai sensi del regolamento CE n. 44/01 di cui si dirà meglio in seguito, il soggetto leso ha la facoltà di rivolgersi, sempre mediante l'inoltro di raccomandata a.r., nel proprio Paese al cosiddetto Organismo di indennizzo (in Italia detto compito è affidato alla Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.) che assumerà il compito di

gestire direttamente il sinistro (art. 6 direttiva) con l'obbligo di prendere posizione entro sessanta giorni dal ricevimento della richiesta.

7.14.1 Le ipotesi residuali non soggette alla IV Direttiva Auto

Essendo la Quarta Direttiva Auto una norma europea, ovviamente, la stessa non potrà trovare applicazione in tutte quelle fattispecie in cui uno dei veicoli coinvolti nel sinistro sia stato immatricolato in uno Stato non compreso nello Spazio Economico Europeo.

Se l'incidente è stato cagionato da un veicolo non immatricolato in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo ma, comunque, si è verificato nel territorio di uno Stato aderente al sistema della Carta Verde, la richiesta di risarcimento potrà essere indirizzata

- all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro
- al Bureau nazionale dello Stato ove è occorso il sinistro se il veicolo che ha provocato il nocumento è immatricolato in altra Nazione.

Diversamente, qualora l'incidente sia avvenuto in uno Stato non aderente al sistema della Carta verde il soggetto che si assume leso potrà rivolgere la propria richiesta nei confronti del responsabile civile, e della Compagnia che garantiva questi al momento del sinistro, identificato tenuto conto della legislazione dello Stato ove è occorso il sinistro o, comunque, sulla base delle norme di diritto internazionale privato.

Se l'incidente è accaduto in uno dei Paesi dello Spazio Economico Europeo ma con un veicolo non identificato, non assicurato, o di cui risulti impossibile identificare l'assicuratore entro due mesi dal sinistro, il soggetto interessato può rivolgere la propria richiesta di risarcimento all'Ufficio Centrale Italiano, che gestirà il sinistro come Organismo di indennizzo nazionale invece della Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A. - gestione Fondo di garanzia per le vittime della strada.

7.15 L'azione diretta nei confronti del mandatario per la liquidazione dei sinistri

Gli art. 151 e ss. Cod. Ass. raccolgono le disposizioni di cui agli artt. 2 e ss. d. lg. 30 giugno 2003, n.190 (recante “Attuazione della direttiva 2000/26/CE in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, che modifica anche le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE).

Mediante tale d.lgs., il legislatore ha dato attuazione alla c.d. Quarta Direttiva assicurazione

autoveicoli, dedicata alla liquidazione dei danni causati da sinistri avvenuti in uno Stato membro dell'Unione Europea, diverso da quello di residenza del danneggiato.

Il sistema introdotto dalla dir.2000/26, recepito dal d. lg. 190/03 e ora rifluito negli artt. 151 e ss. cod.ass. obbliga ciascuna impresa “stabilita” (e cioè operante in regime di stabilimento in un Paese dell’UE) a nominare in ciascuno degli altri Paesi dell’UE un mandatario per la liquidazione dei sinistri, al quale i danneggiati possono rivolgersi.

La disciplina sui “sinistri intracomunitari” di cui agli artt. 152 e ss. cod.ass. presuppone che ricorrano congiuntamente i seguenti elementi di fatto:(a) la vittima risieda in un paese membro dell’UE;(b) il danno sia stato causato da un veicolo che:

1. sia assicurato da impresa stabilita in un paese dell’UE diverso da quello di residenza della vittima, ovvero da impresa avente sede in un paese terzo aderente al sistema della carta verde;
2. sia abitualmente stazionario in un paese dell’UE diverso da quello di residenza della vittima.

L’ultimo comma dell’art. 151 cod. ass. consente alla vittima di promuovere l’azione per il risarcimento direttamente nei confronti dell’assicuratore del responsabile.

Il mandatario per la liquidazione dei sinistri è un organo rappresentativo dell’impresa assicuratrice, al quale la legge demanda il compito di:

- (a) ricevere la richiesta di risarcimento;
- (b) istruire la pratica e formulare l’offerta risarcitoria;
- (c) pagare l’indennizzo nel caso venga accettato dalla vittima.

Per svolgere tutte queste attività, il mandatario deve avere il potere di rappresentare l’assicuratore: dunque gli atti da lui compiuti sono tutti imputabili all’assicuratore preponente. Si tratta, quindi, di un mandato con rappresentanza. La legge è piuttosto ambigua (anzi, reticente) sulla possibilità per la vittima di convenire in giudizio direttamente il mandatario, in nome e per conto dell’impresa preponente.

Tale possibilità parrebbe esclusa dall’art.153 cod. ass., il quale prevede che se il mandatario non fa l’offerta entro tre mesi dalla richiesta di indennizzo, “il danneggiato può rivolgersi all’Organismo di indennizzo italiano secondo quanto previsto all’articolo 298 del C.d.A.”.

Alcune pronunce di merito propendono per l'accoglimento dell'eccezione di carenza di legittimazione passiva formulata da parte della mandataria. Tale soluzione è stata adottata dal giudice Dott. Caniato che, in un giudizio radicato da una danneggiata tedesca residente in Italia a seguito di un sinistro accaduto in Germania nei confronti del conducente-danneggiante e della Avus Italia srl, mandataria in Italia della Compagnia Straniera, ha emesso il seguente provvedimento:

“premesso che la signora Martina Enrica Elly Gotze ha convenuto in giudizio innanzi a questo

Tribunale la società Avus Italia srl ed il sig. Jurgen Eisenhut, chiedendone la condanna al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali subiti da lei stessa e dai suoi tre figli minori a seguito del sinistro stradale avvenuto in Germania il 14/04/2009, nonché il danno patrimoniale da lucro cessante subito dal marito sig. Vinci quantificato in € 4.000,00 (oggetto di cessione di credito fra coniugi).

Si è costituita in giudizio la società Avus eccependo la propria carenza di legittimazione passiva in quanto società di servizi meramente mandataria in relazione alla sola gestione della controversia ex art. 152 Codice delle Assicurazioni.

La Avus ha prodotto propria visura camerale [...] dal quale risulterebbe la sua natura di società di servizi e non di compagna assicuratrice “tassarivamente escluse le attività per le quali la legge richieda preventivamente autorizzazioni, abilitazioni o iscrizioni ad albi. [...]

Ritenuta tuttavia sussista l'opportunità di chiamare in causa la compagna assicuratrice del veicolo condotto da parte convenuta sig. Eisenhut Juergen, per le considerazioni sulla legittimazione passiva esposte nella comparsa di risposta da parte di Avus Italia srl.

Ritenuto che la previsione dell'art. 107 cpc sia volta a tutelare l'interesse di carattere pubblico, all'economia dei giudizi e sia strumento che possa venire utilizzato anche nel caso in cui “il giudice ritenga di dover indurre od autorizzare chi agisce ad estendere la propria domanda nei confronti del terzo indicato come titolare del rapporto” controverso (cass. 04/707) [...] Ordina l'intervento della compagna di assicurazione per la responsabilità civile nei sinistri stradali del convenuto sig. Eisenhut Juergen, indicata da parte convenuta come WGV di diritto tedesco.” (Tribunale di Busto Arsizio sez. distaccata di Gallarate, ordinanza 17 gennaio 2012, Dott. Caniato)

Sul punto è intervenuto il Giudice dott.ssa Costa del Tribunale di Pordenone nell'ambito del giudizio R.G. 581/2011, in cui risultava citata in giudizio unicamente la mandataria. Il Giudicante, alla luce dell'eccezione di carenza di legittimazione passiva formulata da parte convenuta Avus Italia srl, con ordinanza del 27.05.2011 ha autorizzato “la chiamata in causa della Albe Assurance di Basilea” su istanza di parte attrice.

CAPITOLO 8

LA COLLABORAZIONE DELLA MANDANTE PER UNA MIGLIORE GESTIONE DEL CASO RISPETTO ALLE PRECLUSIONI DEL PROCESSO CIVILE

8.1 Le preclusioni nel giudizio in Tribunale

Per la società di servizi Mandataria è opportuno esaminare il regime delle preclusioni processuali vigente nei giudizi radicati avanti il Tribunale. Nel processo civile, infatti, sono previsti termini perentori per le articolazioni istruttorie delle parti.

La fissazione di un termine perentorio per un'attività processuale comporta, una volta scaduto il termine, la preclusione dell'attività processuale medesima, ai sensi dell'art. 153 c.p.c., e quindi la decadenza della parte dal potere di esercitare detta attività.

A tale scopo gli articoli de c.d.c. l'art. 166 Costituzione del convenuto recita: il convenuto deve costituirsi a mezzo del procuratore, o personalmente nei casi consentiti dalla legge, almeno venti giorni prima dell'udienza di comparizione fissata nell'atto di citazione, o almeno dieci giorni prima nel caso di abbreviazione di termini a norma del secondo comma dell'articolo 163-bis, ovvero almeno venti giorni prima dell'udienza fissata a norma dell'articolo 168-bis, quinto comma, depositando in cancelleria il proprio fascicolo contenente la comparsa di cui all'articolo 167 con la copia della citazione notificata, la procura e i documenti che offre in comunicazione.

L'art. 167 Comparsa di risposta recita: nella comparsa di risposta il convenuto deve proporre tutte le sue difese prendendo posizione sui fatti posti dall'attore a fondamento della domanda, indicare le proprie generalità e il codice fiscale, i mezzi di prova di cui intende valersi e i documenti che offre in comunicazione, formulare le conclusioni.

A pena di decadenza deve proporre le eventuali domande riconvenzionali e le eccezioni processuali e di merito che non siano rilevabili d'ufficio. Se è omissivo o risulta assolutamente incerto l'oggetto o il titolo della domanda riconvenzionale, il giudice, rilevata la nullità, fissa al convenuto un termine perentorio per integrarla. Restano ferme le decadenze maturate e salvi i diritti acquisiti

anteriamente alla integrazione.

Se intende chiamare un terzo in causa, deve farne dichiarazione nella stessa comparsa e provvedere ai sensi dell'articolo 269.

L'art. 269 cpc Chiamata di un terzo in causa[...]: il convenuto che intenda chiamare un terzo in causa deve, a pena di decadenza, farne dichiarazione nella comparsa di risposta e contestualmente chiedere al giudice istruttore lo spostamento della prima udienza allo scopo di consentire la citazione del terzo nel rispetto dei termini dell'articolo 163-bis. [...]

Nella comparsa di risposta tempestivamente depositata, quindi, il convenuto deve proporre le eccezioni processuali e di merito che non siano rilevabili d'ufficio, proporre le eventuali domande riconvenzionali e dichiarare che intende chiamare un terzo in causa.

8.2 Considerazioni relative all'applicazione dell'art. 62 Legge 31 maggio 1995: U.C.I. Parte sostanziale

La quaestio iuris è stata esaminata dalla Corte d'Appello di Milano (unico precedente noto) la quale, disattendendo quanto asserito dal Tribunale di prima istanza, ha stabilito che il bureau nazionale non può essere qualificato come "parte coinvolta" ai sensi dell'art. 62, II comma, Legge 31 maggio 1995 n. 218 in quanto trattasi di un mero rappresentante processuale della compagnia assicuratrice straniera; di conseguenza la partecipazione al giudizio dell'Ufficio Centrale Italiano non osta all'applicazione dell'Ordinamento straniero qualora tutte le altre parti abbiano medesima nazionalità e in detto Stato siano residenti.

La più recente giurisprudenza di legittimità ritiene inapplicabile ai giudizi ove sia convenuto in giudizio l'UCI l'art. 62 c. 2 L. 218/1995 sul presupposto che l'obbligazione risarcitoria del bureau italiano si fonda su una previsione di legge nazionale, trovando pertanto applicazione la legge del Paese ove si è svolto il fatto ai sensi dell'art. 61 L. cit. ("La gestione di affari altrui, l'arricchimento senza causa, il pagamento dell'indebito e le altre obbligazioni legali, non diversamente regolate dalla presente legge, sono sottoposti alla legge dello Stato in cui si è verificato il fatto da cui deriva l'obbligazione."): modo, ha azione di rivalsa nei confronti della compagnia straniera (Cass. 25/9/09 n. 20667 v. anche Cass. 3/6/1996 n. 5078 entrambe in motivazione). Quindi l'UCI non è solo un domiciliatario ex lege, ma anche legittimato passivo diretto (art. 126.4 lettera c Cod. assicurazioni) e, sul piano sostanziale, garante ex lege, tenuto in forza di un'obbligazione propria, che si aggiunge a quella dell'assicuratore straniero, nei confronti del quale potrà eventualmente agire in rivalsa. L'obbligazione risarcitoria dell'UCI nei confronti dei danneggiati si basa sul rapporto obbligatorio che si costituisce, in forza della convenzione tra i bureaux nazionali e poi della legge nazionale

(nell'ipotesi art. 125 e 126 Cod. Assicurazioni). Ciò significa che, nella specie, non ricorrono i presupposti per l'applicazione dell'art. 62.2 della legge n. 218 del 1995. *Contra* Tribunale Milano, 9 luglio 2009, n. 8337 – Nel caso in esame non può trovare applicazione l'art. 62, II comma, Legge 31 maggio 1995, n. 218, in quanto l'U.C.I. è un soggetto giuridico di diritto italiano con la conseguenza che tutte le parti coinvolte non hanno la medesima residenza e nazionalità.

Le ipotesi che sono sotto specificate evidenziano l'individuazione dell'ordinamento applicabile per i sinistri occorsi prima dell'11 gennaio 2009.

1° ipotesi: se in un incidente avvenuto in Italia sono coinvolti cittadini di diversa nazionalità che risiedono in stati differenti, il riferimento è l'art. 62, primo comma, Legge 31 maggio 1995 n. 218 e l'ordinamento applicato è la legge del luogo ove si sono verificate le conseguenze dannose e la legge del luogo ove si è verificato il fatto illecito.

2° ipotesi: se in un incidente stradale avvenuto in Italia sono coinvolti cittadini di un medesimo stato e ivi residenti, il riferimento è l'art. 62, secondo comma, Legge 31 maggio 1995 n. 218 e trova applicazione la legge di tale Stato.

Dopo l'11 gennaio 2009, l'ordinamento applicabile per i sinistri viene indicato dalle seguenti ipotesi:

1° ipotesi: se in un incidente stradale avvenuto in Italia sono coinvolti cittadini di diversa nazionalità che risiedono in stati differenti, il riferimento normativo è l'art. 4, primo paragrafo del Regolamento Roma II e l'ordinamento applicabile viene individuato nel Paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal paese o dai paesi in cui si verificano le conseguenze indirette di tale fatto. Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello di cui ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di quest'altro paese.

2° ipotesi: se in un incidente stradale avvenuto in Italia sono coinvolti individui residenti in un medesimo stato, il riferimento è ancora contenuto all'art. 4, secondo paragrafo, Regolamento Roma II e l'orientamento trova applicazione la legge di tale Stato. Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello di cui ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di quest'altro paese.

8.3 Le preclusioni nel giudizio avanti al Giudice di Pace

Con riferimento ai giudizi instaurati avanti il Giudice di Pace il regime delle preclusioni risulta

regolato dall'art. 320 cpc che testualmente recita:

Art. 320 cpc (Trattazione della causa): Nella prima udienza il giudice di pace interroga liberamente le parti e tenta la conciliazione. Se la conciliazione riesce se ne redige processo verbale a norma dell'articolo 185, ultimo comma. Se la conciliazione non riesce, il giudice di pace invita le parti a precisare definitivamente i fatti che ciascuna pone a fondamento delle domande, difese ed eccezioni, a produrre i documenti e a richiedere i mezzi di prova da assumere.

Quando sia reso necessario dalle attività svolte dalle parti in prima udienza, il giudice di pace fissa per una sola volta una nuova udienza per ulteriori produzioni e richieste di prova. [...]

Dalla lettura dell'art. 320 c.p.c. si evince la volontà del legislatore di snellire e semplificare il più possibile il procedimento innanzi al giudice di pace rispetto a quello ordinario. Infatti, vi è una concentrazione in un unico momento processuale dell'udienza di prima comparizione e dell'udienza di trattazione.

L'art. 320 c.p.c. dispone che il giudice di pace nella prima udienza interroga liberamente le parti ed esperisce il tentativo di conciliazione.

Si sottolinea che tale udienza rappresenta il limite per le richieste istruttorie ed oltre questa, tutte le attività istruttorie sono da considerarsi tardive, e qualora ammesse, la sentenza pronunciata è affetta da nullità per violazione di una norma di rito.

CAPITOLO 9

CONCLUSIONI: L'EQUILIBRIO INTERNAZIONALE DEL SISTEMA

9.1 La scelta del danneggiato

Il danneggiato continua ad avere, come in passato, la scelta tra una liquidazione del danno nel proprio Paese d'origine o in un altro Stato membro.

Secondo un'opinione, ormai prevalente, al di là delle possibilità di liquidazione stragiudiziale nell'ambito della IV Direttiva auto, il danneggiato dispone anche della facoltà di far valere in giudizio le sue richieste di risarcimento nel proprio Paese.

Al fine di operare una scelta consapevole il danneggiato dovrà avvalersi di competenti professionisti, consulenti con esperienza nella trattazione dei sinistri internazionali e con elevata esperienza processuali insomma uno studio legale con pluralità di professionalità e di competenze.

La liquidazione stragiudiziale nel Paese di accadimento dell'incidente, con l'ausilio di specialisti competenti in materia, continua a garantire, tuttavia, i migliori risultati grazie all'applicazione della *lex loci* soprattutto in caso di gravi danni alla persona.

In questi casi si tratta di procurarsi professionisti con le conoscenze tecnico-giuridiche necessarie, che non sembra possano essere disponibili nel Paese del danneggiato.

Occorre valutare che anche per un assicuratore RCA la liquidazione nel Paese dove è avvenuto il sinistro è più favorevole da un punto di vista di tecnica assicurativa e meno costosa, perché essa avviene senza doversi far carico delle spese di gestione correlate all'attività di un mandatario della IV Direttiva auto.

In questo contesto, nonché alla luce delle possibilità di liquidazione previste dalla IV e dalla V Direttiva auto, sia in via stragiudiziale che giudiziaria, sarebbe proprio nell'interesse dell'assicuratore del responsabile civile, liquidare celermente, e in modo non burocratico, le richieste di risarcimento formulate nel proprio Stato.

Nel caso di liquidazione nel Paese del danneggiato spetta al mandatario della IV Direttiva il delicato compito di rappresentare, nel miglior modo possibile, gli interessi dell'assicuratore. Ciò significa che, nei singoli casi, il danneggiato deve essere informato sulle conseguenze economiche

di una politica liquidativa stragiudiziale restrittiva.

Tutto questo presuppone una conoscenza eccellente del diritto e delle concezioni giuridiche dei vari Paesi, una comunicazione trasparente ed efficace per poter valutare adeguatamente le relazioni tra diritto applicabile, politiche di liquidazione e giurisdizione in una realtà complessa come appare oggi il diritto internazionale che senza dubbio non ha certezza del diritto applicabile dove si radicherà la causa il contesto socio-economico, l'entità del risarcimento, la valutazione medico legale e chissà ancora quante altre incognite da superare per la risoluzione del caso.

9.2 Il massimale di legge

Nel corso della gestione relativa alla liquidazione del danno da incidente stradale sovente i casi e le situazioni affrontate quali per il numero dei danneggiati e per la entità dei danni riportati il massimale di legge stabilito risulta insufficiente come abbiamo analizzato nella disamina della tesi.

Questo problema determina due importanti necessità per le parti coinvolte (società e legale) e per il legale che sta seguendo il caso in sede giudiziale.

La problematica determina importanti necessità per le parti coinvolte, per la Società e professionista per la fase e l'attività stragiudiziale e legale nella fase giudiziale e per i professionisti incaricati che stanno seguendo il caso in sede stragiudiziale e poi se la liquidazione si blocca e il legale provvede alla citazione quindi in sede giudiziale, legate alla natura pratica e senza dubbio con impatto risolutivo, per gestire il sinistro in maniera efficace, tempestiva e preventiva.

Per i motivi suesposti si rende necessario disporre della seguente documentazione per accelerare i tempi di liquidazione del danno ed instaurare una trattativa stragiudiziale che risulti efficace ed evitare una causa con tempi certamente lunghi e dall'esito incerto per le questioni di diritto privato internazionale che abbiamo esaminato in precedenza con le seguenti raccomandazioni ed indicazioni:

- 1) trasmettere sempre tutta la documentazione relativa alla dinamica del sinistro comprensiva di denuncia assicurato, fotografia danni subiti dal veicolo straniero, indicazione di eventuali testimoni o di dichiarazione scritta dei testimoni con carta di identità in merito alla dinamica del sinistro, comunicare se l'assicurato/danneggiato ha formulato richiesta danni per il sinistro verificatosi,
- 2) avere il più presto possibile una copia della polizza assicurativa onde è desumibile il massimale assicurato in quanto se è vero che la giurisprudenza è orientata a porre a carico di chi contesta l'entità del massimale provare l'esistenza di un massimale maggiore, è altrettanto vero che non avendo in Italia, salvo pochissime eccezioni, delle sezioni specializzate in tema di responsabilità da

circolazione stradale è bene prevenire eventuali incertezze dei liquidatori in sede stragiudiziale e dei Magistrati in sede giudiziale e chiarire subito tale importante aspetto producendo copia della polizza assicurativa straniera;

3) mettere a disposizione, da parte della Società mandataria o della compagnia, agli aventi diritto al risarcimento del danno tutto il massimale di legge con lo strumento del deposito liberatorio previsto dal Codice delle assicurazioni o del sequestro liberatorio previsto dal codice di procedura civile;

4) consentire alla società la designazione di un fiduciario avvocato che segua l'eventuale procedimento penale promosso a carico del danneggiato;

5) ricordare al danneggiato/assicurato che se non verranno trasmessi i documenti relativi al danno in breve tempo il professionista o l'avvocato che segue il caso non potrà portarli all'attenzione dei Giudice in un eventuale giudizio;

6) Infine evitare che la Mandante rilasci procure a legali che si costituiscano nell'interesse della Mandante quando c'è già l'UCI in causa.

9.3 La necessità di colmare i vuoti legislativi nel diritto internazionale privato

I costi della mancata adozione di norme comuni nel diritto internazionale privato sono molto elevati. Necessario, quindi, colmare i vuoti di regolamentazione in alcuni settori che pure sono essenziali per la vita dei cittadini che si spostano sempre di più e che formano famiglie transnazionali. Senza trascurare gli effetti negativi derivanti dall'assenza di una comune regolamentazione sulle società transnazionali. Il Parlamento europeo, dal 2012, ha chiesto di effettuare uno studio sui costi derivanti dalla mancata adozione di normative Ue nell'ambito del diritto internazionale privato. Recentemente è stato diffuso uno studio di Blanca Ballester che analizza 13 aree nelle quali c'è un gap nell'intervento dell'Unione europea malgrado l'importanza dei settori ancora privi di azioni specifiche per i cittadini. Con l'adozione di una normativa UE e di un codice di diritto internazionale privato, si precisa nello studio, vi sarebbe un risparmio di 140 milioni di euro, limitando i costi amministrativi e legali. I dati rilevati ci inducono a riflettere e mostrano l'opportunità e il bisogno dell'adozione di un codice di diritto internazionale privato. A questo studio si affianca quello di Nick Bozeat incentrato sulle prospettive del codice di diritto internazionale privato e su una dettagliata analisi settoriale ricca di casi pratici, con un'analisi alle differenze nei sistemi di diritto internazionale privato degli Stati membri.

Il Parlamento europeo ha pubblicato lo studio "A European Framework for private international law: current gaps and future perspectives" (Doc. PE 462.487 EST79510) redatto, per conto del

Comitato sugli affari giuridici, da alcuni studiosi di diversi Stati membri.

L'obiettivo è individuare le lacune nel sistema UE costituito ormai da 13 regolamenti e diverse direttive che contengono norme di diritto internazionale privato. Senza dimenticare il ruolo della Corte di giustizia dell'Unione europea intervenuta, grazie e sono stati evidenziati taluni problemi di coordinamento come quelli tra il regolamenti e le norme di diritto privati degli stati membri. Nello studio è effettuato anche un raffronto tra le legislazioni di alcuni Stati membri soprattutto riguardo all'opportunità di una codificazione dei sistemi di diritto internazionale privato. Nel panorama del diritto internazionale privato ci sono diverse lacune da colmare con interventi mirati, solo per fare alcuni esempi, atti che si occupino di dettare norme con l'obiettivo di uniformare il diritto nell'ottica di predisporre in tempi brevi un codice di diritto internazionale privato.

Per fare un altro esempio oltre quelli che abbiamo rilevato nel corso di questa tesi vogliamo attirare l'attenzione a proposito di una norma straniera che esclude la possibilità di un risarcimento per danno morale ai familiari di vittime di incidenti stradali allora scatta quale il limite dell'ordine pubblico con la conseguenza che la disposizione richiamata non può essere applicata. Questa è la conclusione raggiunta dalla Corte di cassazione, III sezione civile, con recentissima sentenza⁹⁴ arrivata a 25 anni dai fatti in discussione. L'incidente stradale, che ha poi condotto alla vicenda giudiziaria, era avvenuto in Austria nel 1988 e aveva coinvolto un camper immatricolato in Italia con a bordo cittadini italiani e un mezzo di una società austriaca. I parenti delle cinque vittime e l'unica sopravvissuta avevano avviato un'azione dinanzi ai giudici italiani che aveva condotto al riconoscimento, con sentenza del 20 aprile 2000, del risarcimento per il danno materiale, ma non per quello morale in quanto escluso dal diritto austriaco che trovava applicazione in base alle preleggi. In secondo grado, la sentenza era stata modificata: la Corte di appello di Venezia, infatti, con sentenza del 9 maggio 2007, aveva disposto anche la corresponsione del danno morale poiché la norma austriaca non poteva essere applicata in quanto contraria all'art. 31 delle preleggi, in parte analogo all'art. 16 della legge 31 maggio 1995 n. 218 che ha riformato il sistema di diritto internazionale privato. La Cassazione confermava questa soluzione respingendo i ricorsi della società austriaca e della compagnia di assicurazione. Questo perché, ad avviso della Suprema Corte, la risarcibilità del danno morale a seguito della morte di un congiunto attiene alla tutela dei diritti fondamentali della persona, rientrando così nella nozione di ordine pubblico internazionale. Tale nozione, precisa la Cassazione, non include solo i principi costituzionali ma anche quelli derivanti da fonti internazionali come la Convenzione europea dei diritti dell'uomo e la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea che assicurano la protezione degli affetti familiari. Di qui la non applicazione della norma straniera richiamata nella parte in cui la sua attuazione contrasta con

⁹⁴ Sentenza del 22 agosto 2013, n. 19405, (22/08/19405)

l'ordine pubblico.

9.4 Il problema della compensazione in difetto delle vittime di incidenti stradali transfrontalieri nell'Unione europea

Gli attuali strumenti in vigore, il regolamento Bruxelles I, il regolamento Roma II, la convenzione di Lugano e la convenzione parallela con la Danimarca, offrono all'attore diverse opportunità di ricorrere al cosiddetto "forum shopping" quando presenta una richiesta diretta di risarcimento a un'assicurazione di responsabilità civile estera. Poiché la *lex fori* determina se debba essere applicato il regolamento Roma II o la convenzione dell'Aia nelle cause riguardanti il mercato comune, la suddetta possibilità di "forum shopping" conduce in ultima analisi a fenomeni di "law shopping". Tra il ricorrente e il responsabile dell'incidente deve essere mantenuto il principio di *lex loci delicti*. L'applicazione della legge del paese di residenza della parte lesa comporterebbe risultati imprevedibili e costi enormi per il responsabile dell'incidente. La questione relativa alla possibilità del ricorrente di ottenere una liquidazione diretta rientra nell'ambito di applicazione del diritto derivato dell'UE, per cui la questione è trattata in modo analogo in ogni Stato membro. È pertanto legittimo subordinare quest'ultima questione alla *lex fori*. Alla luce della situazione attuale, la presenza di esperti nei tribunali è spesso indispensabile, con conseguenti ritardi notevoli e costi potenzialmente elevati. Inoltre, l'applicazione di una legislazione straniera da parte dei tribunali nazionali può condurre a errori di giudizio, spesso non appellabili con le procedure di ricorso legale. L'approccio proposto, al contrario, garantisce una maggiore certezza giuridica: indipendentemente dal fatto che, a seconda del foro, vengano applicati la convenzione dell'Aia, il regolamento Roma II, la richiesta diretta di risarcimento nei confronti di una compagnia di assicurazione di responsabilità civile estera deve sempre essere disciplinata dalla legislazione del paese di residenza del ricorrente, a condizione che questi presenti la sua richiesta o conduca le trattative per una composizione amichevole nel paese centro dei suoi interessi vitali. Questa proposta non contraddice i principi fondamentali del diritto internazionale privato dell'Unione Europea. Considerata la base giuridica coerente in tutti gli Stati membri, rappresentata dalle direttive europee, sembra ammissibile fondare anche la richiesta diretta di risarcimento sulla legislazione vigente nel paese di residenza, nei casi in cui la parte lesa presenti la richiesta in questa giurisdizione.

L'aspetto interessante dell'approccio proposto è che lascia pressoché inalterati lo status attuale, la combinazione della convenzione dell'Aia, del regolamento Roma II e "scavalca" semplicemente gli svantaggi derivanti da questa pluralità di fonti di diritto. Di conseguenza, l'approccio è in linea con il principio di equilibrio istituzionale, il principio di proporzionalità e il principio di

sussidiarietà. Tutto sommato, l'approccio proposto, che stabilisce che sia applicata la legge del paese di residenza del ricorrente in caso di richiesta diretta nei confronti di una compagnia di assicurazione estera presentata nel proprio paese, dovrebbe garantire benefici per tutti, ossia per il responsabile dell'incidente, per la sua compagnia di assicurazione, per la parte lesa nonché per gli avvocati e i tribunali. Il responsabile dell'incidente può essere certo che non sarà ritenuto responsabile di danni superiori a quelli indicati dalle disposizioni vigenti nel luogo in cui è avvenuto l'incidente, che sono prevedibili. Dal punto di vista dell'assicuratore, l'applicazione di norme diverse sembra essere calcolabile e assicurabile (a condizione che venga introdotto un limite massimo di responsabilità). Il ricorrente gode della piena applicazione delle norme previste dalla legislazione del suo paese di residenza, senza ricevere vantaggi indebiti secondo il *lex loci delicti*. I professionisti della fase stragiudiziale e se diversi dai legali quest'ultimi qualora siano incaricati dei procedimenti delle due fasi stragiudiziale e giudiziale non devono temere il rischio di negligenza professionale in caso di risoluzione extragiudiziale. Ciò dovrebbe a sua volta alleggerire i tribunali in tutto il mercato unico. Infine, i tribunali avrebbero il vantaggio di poter giudicare la causa sulla base della familiare *lex fori*. Per lo meno in alcuni casi in seno al mercato unico, la soluzione nell'immediato futuro potrebbe essere la creazione di una singola norma sul conflitto di leggi in un unico regolamento, o un codice di diritto privato internazionale, senza mettere genericamente in dubbio la coesistenza della convenzione dell'Aia, del regolamento Roma II. La risoluzione di tali casi sarebbe peraltro più rapida, meno dispendiosa e meno suscettibile agli errori, con una maggiore prevedibilità degli esiti, in virtù dell'irrelevanza del considerando 33 del regolamento Roma II e del principio di ordine pubblico.

9.5 La legge applicabile

Il giudice non applica tuttavia sempre la legge nazionale. In una controversia i cui elementi non sono collegati ad un unico ordinamento giuridico nazionale, non basta conoscere l'organo giurisdizionale competente a livello internazionale per giudicare la causa; occorre inoltre sapere quale delle leggi in vigore sarà applicata dal giudice per decidere nel merito. Sono le norme sul "conflitto di leggi" che determinano quale legge disciplinerà una determinata situazione internazionale. L'incremento degli scambi e degli spostamenti nel mondo espongono i cittadini o le imprese ad un maggiore rischio di essere coinvolti in una controversia dai risvolti internazionali. Una tale situazione può, ad esempio, verificarsi perché le parti non hanno la stessa cittadinanza, non abitano nello stesso paese e a causa di un incidente stradale la parte lesa si rivolge ad una compagnia per essere ristorata dei danni causati nel sinistro. In caso di controversia, non basta

individuare l'organo giudiziario competente a livello internazionale per giudicare il caso (tema "Competenza dei giudici"), occorre inoltre sapere qual è legge che disciplina nel merito la fattispecie in questione. Infatti, il giudice non applica sempre la legge nazionale, detta "legge del foro" , ma può anche applicare la legge di un altro ordinamento giuridico nazionale che presenti stretti elementi di connessione con la controversia. Per l'individuazione del diritto applicabile potrebbero sorgere problemi quali quelli riscontrati nelle sentenze analizzate l'elaborazione di norme del diritto internazionale privato come abbiamo visto il legislatore tiene conto di molti fattori fra i quali rientrano in particolare la legittima attesa delle parti ad una liquidazione del danno del paese dove risiedono i danneggiati A livello mondiale sono state già intraprese iniziative intese a far sì che tutti i giudici applichino la legge di un medesimo paese ad una determinata situazione. Diverse organizzazioni intergovernative hanno intrapreso l'opera di armonizzazione delle regole sul conflitto di leggi, elaborando convenzioni internazionali specifiche a determinate materie. Alcune di queste convenzioni vertono esclusivamente sulle regole relative al conflitto di leggi, mentre altre contengono anche norme in materia di competenza internazionale. Esistono infine convenzioni che mirano soprattutto ad armonizzare il diritto sostanziale, cioè le norme sostanziali in base alle quali il giudice deve valutare una determinata fattispecie, ma che contengono anche alcune isolate norme sul conflitto di leggi o sulla competenza internazionale. In considerazione dell'elevato numero di strumenti che contengono norme sul conflitto di leggi, a volte isolate, possono essere citati qui soltanto alcuni esempi. I regolamenti citati perseguono appunto la finalità dell'armonizzazione a livello mondiale delle norme in materia di diritto internazionale privato.

BIBLIOGRAFIA

- ◆ Ballarino T., *Diritto internazionale privato italiano*, CEDAM, 2011
- ◆ Laviola R., Massavelli M., *La circolazione dei veicoli con targa estera*, Maggioli Editore, 2013
- ◆ Nigro B, Nigro L., *Formilario dell'infortunistica strdale*, Maggioli Editore, 2013
- ◆ De Angelis N., *Liquidazione del danno da R.C.A.*, Edizioni Giuridiche Simone, 2012
- ◆ G. Scaccia, *Lo straniero nella giurisprudenza della Corte di Giustizia CE - Quaderno predisposto in occasione dell'incontro trilaterale delle Corti costituzionali italiana, spagnola e portoghese*, Madrid, 25 - 26 settembre 2008

ARTICOLI CONSULTATI

- Fasc. 2/2007, *Competenza giurisdizionale e diritto applicabile nei sinistri internazionali del settore automobilistico, diritto comunitario e degli scambi internazionali*, © Editoriale Scientifica Srl
- La rivista del consiglio n. 3/2011, *“Diritto europeo e interzionalale – Condizioni generali e convenzione di Vienna: Quale normativa è applicabile nei confronti del commerciante italiano che stipuli un contratto di vendita internazionale?”*
- Assonime - Associazione tra le società italiane per azioni, Circolare n. 6 del 9 febbraio 2009, *Il regolamento comunitario sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (“Roma II”)*
 - G. Tamburrino, *Gli scritti in materia di circolazione stradale*
- Congresso Avus R2012 RM, *La liquidazione del danno in Italia da incidente stradale causato da un veicolo straniero*
 - Follieri C.P., *Il sinistro stradale*
 - Fazzolari G., *La circolazione dei veicoli esteri – Targhe e assicurazioni*

GIURISPRUDENZA CITATA

- Direttiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo e del consiglio, 11 maggio 2005
- Direttiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, 16 settembre 2009
- Regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, 11 luglio 2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II»)
- Legge 31 maggio 1995, n. 218 (1), Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato (1/circ).
- Direttiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, 16 settembre 2009 concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità
- Costituzione del Regno di Spagna (27 dicembre 1978)
- Codice delle Assicurazioni Private – Disposizioni in materia di R. C. AUTO
- Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 190 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 171 del 25-07-2003) - Attuazione della direttiva 2000/26/CE in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, che modifica anche le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE
 - Regolamento n. 593/08 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)
 - Tribunale civile di Tivoli, ordinanza 20 giugno 2012 (Est. A. Liberati)
 - Tribunale civile di Varese, sentenza 13 GENNAIO 2012
- Sentenza della Corte (Seconda Sezione) 24 ottobre 2013 - Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli – Direttiva 72/166/CEE – Articolo 3, paragrafo 1 – Direttiva 90/232/CEE – Articolo 1 – Incidente stradale – Decesso di un passeggero – Diritto al risarcimento del coniuge e del figlio minore di età – Danno immateriale – Risarcimento – Copertura fornita dall'assicurazione obbligatoria, nella causa C-22/12
- Corte di giustizia dell'Unione europea Comunicato stampa n. 144/13 Lussemburgo, 24 ottobre 2013 – Sentenze nelle cause C-22/12 e C-277/12
- Direttiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 maggio 2000 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della

responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli)

- Regolamento Roma II sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali
- Direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE

LEGISLAZIONE ED ATTI CITATI

- ◆ Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr) del 19 dicembre 1958 (Stato 1° gennaio 2013)
- ◆ IVASS, documento di consultazione n. 2/2013 – Schema di provvedimento recante disposizioni in materia di gestione dei rapporti assicurativi via web, attuativo dell'art. 22, comma 8, del Decreto Legge 18 Ottobre 2012, n. 179 convertito con legge 17 Dicembre 2012, n. 221 – Modifiche al regolamento ISVAP n. 35 del 26 Maggio 2010
- ◆ Trattato di Prüm (2005)
- ◆ Suprema Corte di Cassazione – Sezione Unite Civili, Sentenza 24 giugno - 11 novembre 2008, n. 26972
- ◆ Causa C-412/1 Conclusioni dell'avvocato generali Mengozzi, presentate il 6 settembre 2011
- ◆ Avvocato Generale della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nelle sue conclusioni del 9 ottobre 2013 relative alla causa C-371/12
- ◆ Sentenze nelle cause C-22/12 e C-277/12
- ◆ Giudice di Pace sent. num. 8687 del 5/12/2011
- ◆ Trib. Modena, sez. I, 11/09/2007 n. 1525
- ◆ Cassazione civile, sez. III, 6 giugno 2008, n. 15029
- ◆ Cassazione civile, Sez. Lav., 27 maggio 2009, n. 12326)
- ◆ Cassazione civile, Sez. III, 8 aprile 2010, n. 8360
- ◆ Cassazione civile, Sez. III, 13 gennaio 2010, n. 458
- ◆ Cassazione civile, Sez. III, 17 gennaio 2008, n. 870
- ◆ Cassazione civile, Sez. III, 8 gennaio 2010, n. 79
- ◆ Cassazione civile, sez. III civ. sent. n. 4229 del 16 marzo 2012
- ◆ Giudice di Pace sent. num. 25555 del 5/11/09
- ◆ Trib. Milano, 16.09.2005, n. 10090
- ◆ Cassazione Pen., sez. III, 18.03.2010, n. 19523, CED Cass. pen., 2010, rv 247180
- ◆ Sentenza 23 maggio 2003, n. 8158
- ◆ Sentenze 9 febbraio 2000, n. 1440, 18 giugno 2003, n. 9700, e 13 maggio 2011, n. 10663
- ◆ Sentenza 8 marzo 2007, n. 5318, nonché sentenza 25 novembre 2011, n. 24890

- ◆ Sentenze 4 marzo 2003, n. 3178, 7 agosto 2009, n. 18086, e 4 luglio 2011, n. 14542
- ◆ Sentenza 19 aprile 2006, n. 9082
- ◆ Tribunale di Lodi, Giudice Dott.ssa I. Gentile, sentenza n. 372/2012
- ◆ Giudice di Pace di Lodi, 21 luglio 2007, n. 1005
- ◆ Tribunale di Milano, sez. XII, sentenza n. 9661/05
- ◆ Tribunale di Bergamo, sez. I, sentenza n. 3361/04
- ◆ Tribunale di Milano, sez. XII, ord., 13 aprile 2011
- ◆ Cassazione Civile, 14 dicembre 2004, n. 23291
- ◆ Cassazione Civile, 3 ottobre 2005 n. 19305
- ◆ Cassazione Civile, 18 aprile 2007, n. 9243
- ◆ Cassazione Civile, Sezione III, 14 luglio 2003, n. 10992
- ◆ Cassazione Civile, 19 novembre 1993 n. 11446
- ◆ Cassazione Civile, Sezione I, 28 novembre 2001 n. 15096
- ◆ Cassazione civile, Sezione III, 2 aprile 2002, n. 4369
- ◆ Giudice di Pace di Monza, 20 maggio 2002, n. 829
- ◆ Cassazione Civile, Sezione III, 27 febbraio 2004, n. 4007
- ◆ Cassazione Civile, Sez. Un., 5 maggio 2006, n. 10311
- ◆ Cassazione 30/10/09 n. 23053
- ◆ Cassazione 17/1/08 n. 870
- ◆ Cassazione 28/8/07 n. 18613
- ◆ Cassazione 28/4/06 n. 9959
- ◆ Cassazione 17/12/09 n. 26605
- ◆ Cassazione 6/8/07 n. 17177
- ◆ Cassazione 31/5/05 n. 11601
- ◆ Cassazione Civile, sez. III, sentenza 22 dicembre 2011 n. 28286
- ◆ Tribunale di Cuneo, 10 marzo 2010, n. 119
- ◆ Cassazione III sez. civile sent. 7932/2012
- ◆ Corte Appello di Bari, ord., 31 ottobre 2007
- ◆ Trib. Conegliano, 8 ottobre 2008, n. 334
- ◆ Trib. Torino, 6 maggio 2003, n. 3734
- ◆ Trib. Torino, 21 aprile 2004, n. 35723
- ◆ Cassazione Civile, sez. III, 14 febbraio 2000, n. 637
- ◆ Tribunale di Torino, 20 luglio 2010, n. 4932
- ◆ Tribunale di Monza, 2 novembre 2007, n. 3302

- ◆ Sentenza del 22 agosto 2013, n. 19405, (22/08/19405)
- ◆ Sentenza della Corte di giustizia nella causa C-463/06 FBTO
- ◆ Sentenza della Corte di Giustizia Causa C-463/06, 13 dicembre 2007